

RODZAJ OPRACOWANIA:

**PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU –
Tom VII/1**

NAZWA ZAMIERZENIA

BUDOWLANEGO:

**Przebudowa drogi powiatowej nr 2823G (Tymawa – Jaźwiska)
w zakresie budowy chodnika w miejscowości Tymawa**

ADRES I KATEGORIA

OBIEKTU:



**msc. Tymawa, Gmina Gniew, Powiat Tczewski kategoria obiektu
XXV i XXVIII**

LOKALIZACJA:

**Tymawa, dz. 75/1; 75/2; 75/3 obręb Tymawa0007, Gmina Gniew,
Powiat Tczewski**

INWESTOR:

Powiat Tczewski, ul. Piaskowa 2, 83-110 Tczew

Autorzy	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Projektant – branża drogowa	inż. Katarzyna Swisłocka	upr.proj. Nr WAM/0046/POOD/09 bez ogran. spec. drog.	
Opracował	mgr inż. Damian Jeleniewski		

Elbląg, październik 2021 r.

SPIS DOKUMENTACJI
dla zadania pn.
„Przebudowa drogi powiatowej nr 2823G (Tymawa – Jaźwiska) w zakresie budowy chodnika w
miejscowości Tymawa”

<i>Obiekt budowlany</i>	Chodnik w msc. Tymawa
-----------------------------	------------------------------

<i>TOM</i>	<i>Nazwa opracowania</i>
PROJEKT BUDOWLANY	
I	Projekt zagospodarowania terenu
II	Projekt architektoniczno – budowlany
II Załącznik nr 1	Opinia geotechniczna
III	Projekt techniczny
IV	Opinie i uzgodnienia
V	SPECYFIKACJE TECHNICZNE WYKONANIA I ODBIORU ROBÓT
VI	MATERIAŁY PRZETARGOWE
VI/1	Przedmiar robót
VI/2	Kosztorys inwestorski
VI/3	Kosztorys ofertowy
VII	PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU
VII/1	Projekt czasowej organizacji ruchu
VII/2	Projekt docelowej organizacji ruchu
VIII	PROJEKT WYKONAWCZY

Spis treści:

OPIS TECHNICZNY	3
1. Cel i zakres opracowania	3
2. Lokalizacja obiektu	3
3. Materiały wyjściowe do opracowania	3
4. Istniejące zagospodarowanie terenu	3
4.1 Opis stanu istniejącego	3
4.2 Ruch drogowy	3
4.3 Charakterystyka drogi	3
5. Projektowana organizacja ruchu	4
5.1 Urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego	4
5.1.1 Zapora drogowa	4
5.1.2 Tablica kierująca	5
5.1.3 Światła ostrzegawcze	5
5.2 Oznakowanie pionowe	5
5.3 Oznakowanie poziome	6
5.4 Ręczne kierowanie ruchem drogowym	6
5.5 Widoczność znaków	6
6. Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych w pasie drogowym	7
6.1 Zasady ogólne	7
6.2 Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych przy wyłączeniu części powierzchni jezdni z ruchu	7
7. Termin wprowadzenia organizacji ruchu	8
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	9
OPINIE I UZGODNIENIA	10

OPIS TECHNICZNY

1. Cel i zakres opracowania

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie projektu tymczasowej organizacji ruchu na drodze powiatowej nr 2823G w miejscowości Tymawa na czas budowy chodnika, na odcinku od Osiedla Leśnego do skrzyżowania z drogą gminną nr 228021G, w msc. Tymawa na terenie Powiatu Tczewskiego.

2. Lokalizacja obiektu

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim w powiecie tczewskim, na terenie gminy Gniew, w miejscowości Tymawa, na terenie działki nr 75/2, 75/3, 75/1, obręb 0007. Szczegółową lokalizację przedstawia załączony plan orientacyjny.

3. Materiały wyjściowe do opracowania

- [1] mapa zasadnicza,
- [2] ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2021 r., poz. 450 z późn. zm.),
- [3] ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2021 r., poz. 54 z późn. zm.),
- [4] rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017, poz. 784 z późn. zm.),
- [5] rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2019 poz. 1643 z późn. zm.),
- [6] rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2021, poz. 438 z późn. zm.),
- [7] rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019, poz. 2310 z późn. zm.).

4. Istniejące zagospodarowanie terenu

4.1 Opis stanu istniejącego

Teren inwestycji znajduje się w pasie drogowym powiatowej nr 2823G. Droga powiatowa o nawierzchni asfaltowej. W stanie istniejącym występują oznakowanie pionowe w postaci znaków: D-42, D-43, A-16. Brak oznakowania poziomego. W rejonie skrzyżowania z drogą gminną znajduje się lustro drogowe U-18a.

4.2 Ruch drogowy

Na omawianym odcinku występuje głównie lokalny ruch samochodów osobowych. Ruch pieszych odbywa się po obustronnym poboczu, z uwagi na brak ścieżek rowerowych ruch rowerzystów odbywa się po jezdni.

4.3 Charakterystyka drogi

- jezdnia o nawierzchni asfaltowej
- szerokość jezdni ok 6,0m
- obustronne pobocza gruntowe

5. Projektowana organizacja ruchu

Niniejsze zamierzenia budowlanego polega na budowie chodnika po zachodniej stronie drogi powiatowej oraz przebudowę istniejącego przepustu wraz z odtworzeniem nawierzchni drogi.

Zostały opracowane dwa schematy tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy (Rys. nr 3). Schemat nr 1 - Schemat oznakowania i zabezpieczenia robót prowadzonych przy jednostronnym zajęciu jezdni dwukierunkowej dwupasowej przy budowie chodnika. Schemat nr 2 - Schemat oznakowania i zabezpieczenia robót prowadzonych przy jednostronnym zajęciu jezdni dwukierunkowej dwupasowej przy przebudowie istniejącego przepustu.

Na rysunku nr 2 przedstawiono układ i zakresy wprowadzenia schematów tymczasowej organizacji ruchu.

Oznakowanie powinno spełniać pod względem konstrukcyjnym, sposobu ustawienia i zastosowania, warunki techniczne jak dla dróg miejskich, podane w załącznikach do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach [6].

5.1 Urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

Oprócz znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu określonych w instrukcji o znakach drogowych pionowych do oznakowania i zabezpieczenia robót stosuje się dodatkowo:

- zapory drogowe, taśmy ostrzegawcze
- tablice kierujące,
- tablice do oznaczania ograniczonej skrajni,
- pacholki drogowe, znaki wskazujące objazd,
- światła ostrzegawcze

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót. Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się odpowiednio barwy białą, czerwoną, żółtą i czarną lub dowolną jaskrawą dla taśmy ostrzegawczej. Jeżeli urządzenia te zawierają elementy odbłaskowe powinny być one w kształcie koła lub prostokąta i widoczne w okresie od zmroku do świtu z odległości co najmniej 150 m przy oświetleniu ich światłami drogowymi

Konstrukcja stojaków użytych do urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinna zapewniać ich stabilność.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej. Zaleca się wyposażenie odzieży w elementy odbłaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej ułatwiające spostrzeżenie przez kierujących.

5.1.1 Zapora drogowa

Do wygradzania miejsca robót prowadzonych w pasie drogowym jako podstawowe urządzenie stosuje się zaporę drogową. Można ją stosować jako wyгородzenie w poprzek i wzdłuż drogi z wyjątkiem tych przypadków, w których stosowana jest tablica kierująca U-53. Długość zapór drogowych powinna być dostosowana do występujących potrzeb, lecz nie może być krótsza niż 0.75 m (zawierająca co najmniej dwa pola czerwone i jedno białe).

Zapory ustawione w poprzek drogi powinny być pokryte materiałem odbłaskowym lub zawierać elementy odbłaskowe o barwie zgodnej z barwą tła na którym zostały umieszczone.

Zapory drogowe zabezpieczające miejsce robót należy umocować na wysokości od 0.9 m do 1.2 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapory. Jeżeli zachodzi potrzeba

umieszczenia znaku drogowego na zaporze, to dolna krawędź znaku nie może znajdować się poniżej górnej krawędzi zapory.

5.1.2 Tablica kierująca

Tablica kierująca przeznaczona jest do dodatkowego ostrzeżenia kierujących o nagłej zmianie toru jazdy, np. przy zwężeniu jezdni, zamknięciu drogi. Długość tablicy kierującej powinna być dostosowana do występujących potrzeb, lecz nie może być krótsza niż 1,2 m. Tablica kierująca powinna być pokryta materiałem odblaskowym na całej powierzchni. Tablicę umieszcza się na wysokości 0,6 m: mierząc od poziomu nawierzchni drogi do dolnej krawędzi tablicy.

5.1.3 Światła ostrzegawcze

Światła ostrzegawcze stosuje się do wyznaczania granicy obszaru prowadzonych robót w pasie drogowym w warunkach niedostatecznej widoczności w celu ostrzeżenia kierujących pojazdami o występujących przeszkodach na drodze. Światła te przy normalnej przejrzystości powietrza powinny być widoczne z odległości co najmniej 250 m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 90 - 30 cykli na minutę o podziale cyklu 1:1.

Światła ostrzegawcze o barwie żółtej stosuje się w przypadku zwężenia skrajni drogi, a o barwie czerwonej w przypadku zamknięcia drogi.

Na wygradzeniach ustawianych w poprzek jezdni światła ostrzegawcze powinny być rozmieszczone w taki sposób, aby wyznaczały szerokość jezdni wyłączonej z ruchu. Jeżeli szerokość ta przekracza 3 m to należy stosować światło dodatkowe w taki sposób, aby odstęp między światłami nie przekraczały 2 m. Mogą być one zamocowane zarówno na wygradzeniach, jak i bezpośrednio nad nimi, jednak nie wyżej niż 0,1 m, od górnej krawędzi zapory (tablicy kierującej), pacholka.

Na wygradzeniach ustawionych wzdłuż jezdni światła ostrzegawcze powinny być umieszczone w odstępach nie większych niż:

- 50 m poza obszarem zabudowanym.
- 20 m w obszarze zabudowanym.

Światła ostrzegawcze umieszcza się na wygradzeniach wzdłuż jezdni, na takiej samej wysokości, jak dla wygradzeń w poprzek jezdni.

Jeżeli na wygradzeniach zastosowano światła ostrzegawcze w liczbie większej niż cztery, to zaleca się stosowanie kolejnego zapalania się tych światel w taki sposób, aby wytworzyły one wzdłuż wygradzenia efekt fali kierunkowej.

5.2 Oznakowanie pionowe

Tymczasowe oznakowanie pionowe należy wykonać w grupie wielkości o jedną grupą wyższą niż w przypadku projektowanego oznakowania: znaki duże.

Wszystkie tarcze znaków oraz słupki należy okleić folią odblaskową II generacji.

Wszystkie tarcze oznakowania pionowego oraz tablice urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wykonać na podkładach aluminiowych oprawianych w ramy aluminiowe z profilami usztywniająco – montażowymi.

Znaki należy umieszczać na pojedynczych lub wielokrotnych słupkach stalowych w taki sposób, aby spody tarcz znaków wszystkich grup i kategorii znajdowały się na wysokości 2,20m w przypadku umieszczenia znaku na chodniku, natomiast jeżeli znak umieszczono poza chodnikiem wysokość ta powinna wynosić min. 2,00m. W przypadku lokalizacji znaku nad ścieżką rowerową lub ciągiem pieszo-rowerowym znaki należy montować na wysokości 2,50m. Jeśli na jednym słupku zaprojektowano więcej niż jedną tarczę, wówczas powyższe dotyczy znaku montowanego najniżej. W przypadku przesłonięcia tarczy znaku np. ogrodzeniem posesji należy podnieść tarcze tak, żeby jej dolna krawędź znajdowała się 30cm powyżej ogrodzenia. Końce słupków należy zabezpieczyć kapturkami zabezpieczającymi.

Wszystkie znaki pionowe należy sytuować w odległości min. 0,5m od korony drogi, a w przypadku przekrojów ulicznych /krawężniki/ w odległości 0,50–2,0m od krawędzi jezdni.

W przypadkach w których szerokość chodnika (ciągu pieszo – rowerowego) przekracza 2m, a także w innych miejscach gdzie z przyczyn obiektywnych nie ma możliwości usytuowania tarczy znaku w odległości max. 2m od krawędzi jezdni należy umieścić znak na wysięgniku w taki sposób aby krawędź tarczy była w odległości 0,5-2,0m od krawędzi jezdni.

Najmniejsze odległości w planie między sąsiednimi znakami wynoszą przy drogach o dopuszczalnej prędkości <60km/h - 10m.

Tarcze znaków należy mocować tak, aby były one odchylone od linii prostopadłej do osi jezdni o około 5° w kierunku jezdni. Część tarcz została zaprojektowana pod kątem znacznie odbiegającym od prostego do osi drogi w celu umożliwienia ich dostrzegalności z różnych kierunków ruchu. Usytuowanie znaków drogowych musi być zgodne ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków drogowych pionowych i warunkami ich umieszczania na drogach”

W niektórych sytuacjach ze względu na warunki lokalne znaki zaprojektowano na wspólnych słupkach w układzie pionowym.

5.3 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowarstwowe barwy żółtej.

Użyte materiały muszą charakteryzować się w każdych warunkach atmosferycznych dobrą widocznością w dzień i w nocy, odblaskowością, szorstkością, odpornością na ścieranie i zabrudzenie oraz trwałością w okresie gwarancyjnym.

Wymiary i sposób rozmalowania poszczególnych tymczasowych linii nie odbiegają (poza barwą) od linii istniejących, czy projektowanych.

Linie oznakowania poziomego należy wykonać w sposób nieutrudniający spływu wody z jezdni w kierunku poprzecznym.

W przypadkach w których należy połączyć tymczasowe oznakowanie poziome z istniejącym należy połączenie to wykonać zachowując odpowiednie długości „kresek” i „przerw” zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

5.4 Ręczne kierowanie ruchem drogowym

Ręczne kierowanie ruchem drogowym może być wykonywany jedynie przez osoby posiadające do tego celu odpowiednie uprawnienia.

5.5 Widoczność znaków

Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być widoczne dla kierujących pojazdami w jednakowym stopniu, zarówno w dzień jak i w nocy.

Przy lokalizowaniu znaków należy:

- 1) w rejonie skrzyżowań sprawdzić, czy lokalizacja znaku nie powoduje ograniczenia widoczności na wlotach głównych i podporządkowanych;
- 2) sprawdzić, czy znaki istniejące nie zasłaniają lub nie są zasłanianie przez montowane, a w razie konieczności dokonać korekty ich lokalizacji;
- 3) dokonać wycięcia gałęzi, jeżeli powodują one zasłonięcie znaku.

6. Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych w pasie drogowym

6.1 Zasady ogólne

Wykonywane w obszarze pasa drogowego roboty związane zarówno z samą drogą, jak również z urządzeniami i obiektami znajdującymi się na niej lub obok niej powodują niejednokrotnie istotne utrudnienia i zagrożenia dla ruchu. Prawidłowe oraz staranne oznakowanie i zabezpieczenie tych robót ma więc zasadniczy wpływ na bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu. Stosowane w czasie robót rozwiązania mają charakter tymczasowy i sprowadzają się do właściwego oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót oraz wprowadzenia ewentualnych zmian w istniejącej organizacji ruchu i wyznaczenia objazdów.

Używane do oznakowania i zabezpieczenia robót znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy.

Wymiary znaków używanych w związku z robotami wykonywanymi w pasie drogowym nie mogą być mniejsze niż wymiary innych znaków drogowych tej samej kategorii stosowanych na danej drodze. Nie dotyczy to znaków umieszczanych na pojazdach.

Do oznakowania robót należy stosować wyłącznie znaki drogowe pionowe odblaskowe. Nie dotyczy to znaków z grupy F-8. Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu umieszczone w związku z robotami powinny być usuwane w miarę ich postępu.

6.2 Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych przy wyłączeniu części powierzchni jezdni z ruchu

Oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych z wyłączeniem części i powierzchni jezdni z ruchu należy dostosować do rozmiaru i miejsca ich wykonywania oraz rodzaju drogi. Miejsce robót niezależnie od rodzaju drogi powinno być odgrodzone od ruchu zaporami drogowymi, ustawionymi możliwie blisko terenu robót, tak aby odcinek jezdni wyłączony z ruchu był jak najkrótszy, a jej zwężenie jak najmniejsze. Do wygrodzenia wzdłuż jezdni oprócz zapor drogowych mogą być używane w zależności od rodzaju robót również taśmy ostrzegawcze i pacholki drogowe.

Niezależnie od zapor drogowych umieszczonych w poprzek jezdni należy stosować od strony najazdu na zwężony przez roboty fragment jezdni tablice prowadzące.

W celu łagodnego sprowadzenia pojazdów z zajętego pod roboty pasa ruchu na drogach jednokierunkowych i dwukierunkowych o kilku pasach ruchu w jednym kierunku należy wykonać skosy z pacholków drogowych ustawionych w odległości co 3 m.

W warunkach niedostatecznej widoczności na wygrodzeniach w jezdni należy umieścić światła ostrzegawcze. W przypadku użycia do wygrodzenia miejsca robót urządzeń bezpieczeństwa ruchu (zapor drogowych, tablic kierujących, tablic do oznaczania ograniczonej skrajni) pokrytych materiałami odblaskowymi można poza obszarem zabudowanym w porze od zmroku do świtu w warunkach dobrej przejrzystości powietrza nie stosować światel ostrzegawczych.

Oznakowanie robót prowadzonych przy wyłączeniu części powierzchni jezdni z ruchu powinno przede wszystkim ostrzegać kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniach w ruchu. Dlatego też w pierwszej kolejności należy umieszczać znaki ostrzegawcze A-14 „roboty na drodze” oraz w zależności od występującego rodzaju zwężenia odpowiednio, A-12b „zwężenie jezdni — prawostronne” lub A-12c „zwężenie jezdni — lewostronne”. Znaki ostrzegawcze o robotach i rodzaju zwężenia powinny być umieszczane na wspólnym słupku, chyba że ze względu na organizację i bezpieczeństwo ruchu miejsce, w którym rozpoczyna się zwężenie jezdni odsunięte zostało od miejsca robót.

Znaki ostrzegawcze należy umieszczać w miarę możliwości jak najdalej od miejsca, o którym ostrzegają, przy czym na drogach o dopuszczalnej prędkości do 60 km/h odległość ta nie może być mniejsza niż 30 m.

Oprócz wymienionych znaków ostrzegawczych do oznakowania robót prowadzonych przy wyłączeniu części powierzchni jezdni z ruchu stosuje się również znaki B-33 „ograniczenie prędkości”. Użycie

takich znaków, jak również wartość ograniczenia prędkości uzależnione są od występującego zwężenia jezdni, rodzaju drogi oraz wielkości ruchu na tej drodze. Odległość umieszczenia znaku B-33 od miejsca zwężenia powinna być równa (w metrach) wartości prędkości podanej na znaku.

Jeżeli różnica między dopuszczalną prędkością na danej drodze a prędkością, do której ruch ma być ograniczony jest większa niż 30 km/h, to należy stosować stopniowe ograniczenie prędkości przez ustawienie znaku B-33 z prędkością pośrednią. Zasadę stopniowego ograniczania prędkości określa instrukcja o znakach drogowych pionowych.

Ograniczenie prędkości powinno obowiązywać jedynie na niezbędnie koniecznym odcinku drogi, dlatego bezpośrednio za miejscem robót należy odwołać wprowadzone ograniczenie prędkości zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji o znakach drogowych pionowych.

Na drogach dwukierunkowych dwupasowych o natężeniu ruchu powyżej 200 poj./h w jednym kierunku, w przypadku prowadzenia ruchu wahadłowego w rejonie robót należy wprowadzić zakaz wyprzedzania umieszczając łącznie ze znakiem B-33 znak B-25 „zakaz wyprzedzania”. Odwołanie zakazu wyprzedzania powinno nastąpić w miejscu odwołania ograniczenia prędkości znakiem B-42 „koniec zakazów” lub B-27 „koniec zakazu wyprzedzania” w przypadku, kiedy ograniczenie prędkości odwoływane jest znakiem B-33.

Jeżeli w miejscu planowanych robót parkują pojazdy, które utrudniałyby prowadzenie ruchu w czasie wykonywania robót należy wprowadzić zakaz zatrzymywania na niezbędnym odcinku drogi.

7. Termin wprowadzenia organizacji ruchu.

Przewidywany termin zmiany organizacji - 01.04.-30.06.2022 rok.

Opis sporządził:



mgr inż. Damian Jeleniewski

CZĘŚĆ RYSUNKOWA


Rys. Nr 1	Plan orientacyjny	1:20 000
Rys. Nr 2	Układ schematów organizacji ruchu	1:1000
Rys. Nr 3	Schematy organizacji ruchu	-

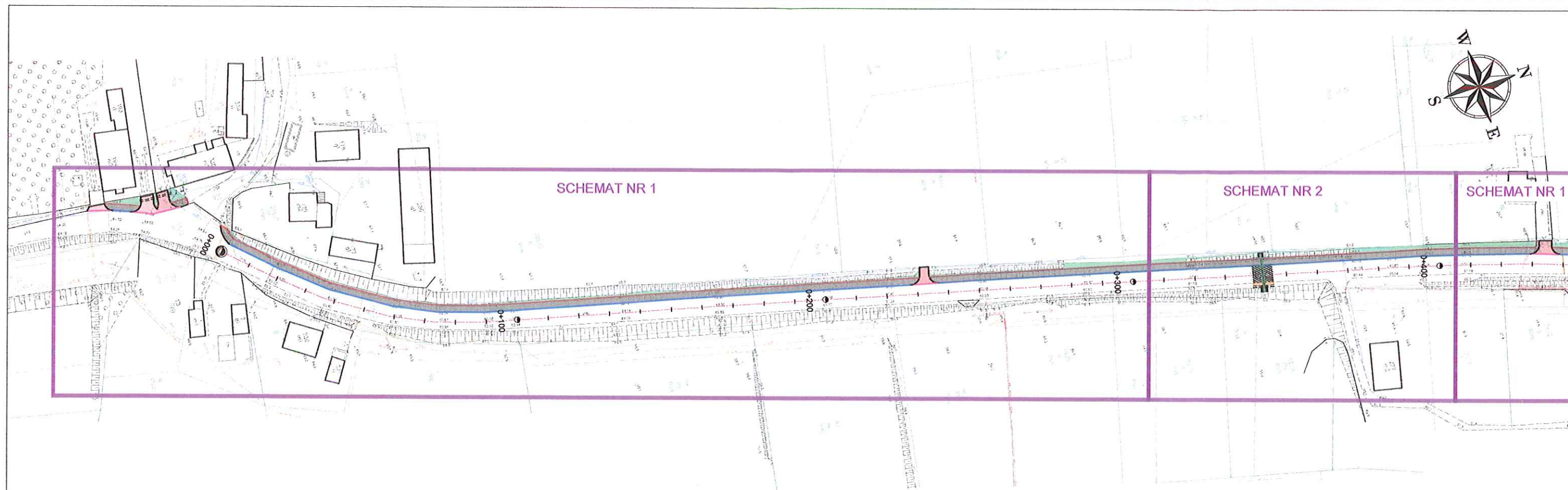


Zakres projektu

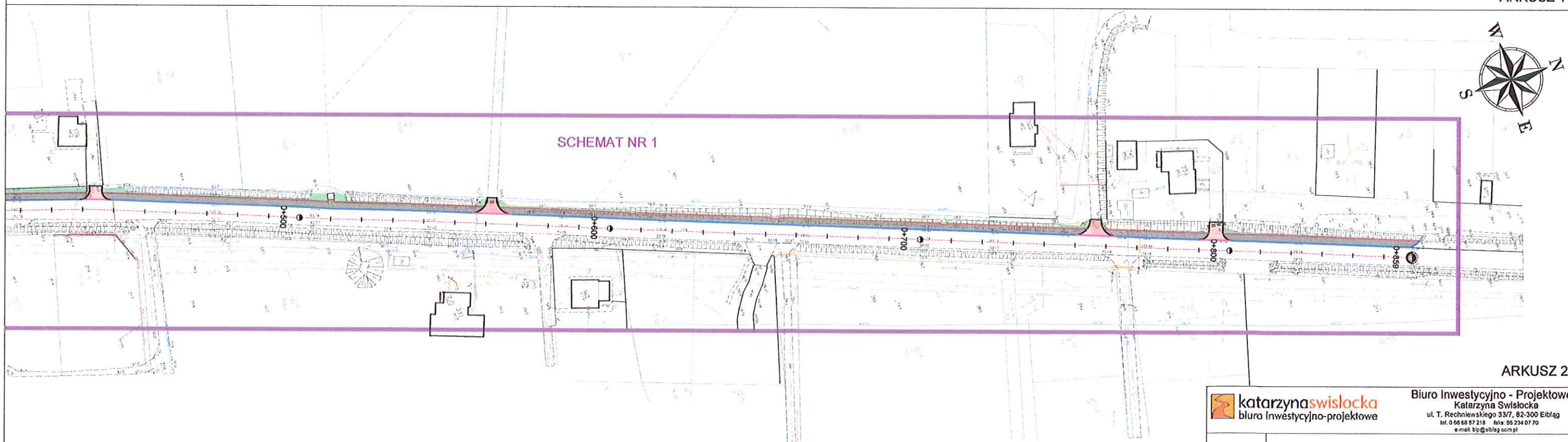
 **katarzyna swislocka**
biuro inwestycyjno-projektowe

Biuro Inwestycyjno - Projektowe
Katarzyna Swislocka
ul. T. Rechyńskiego 33/7, 82-300 Elbląg
tel. 0 68 66 57 218 fax: 66 234 07 70
e-mail: bip@elblag.com.pl

Nazwa obiektu	Przebudowa drogi powiatowej nr 2823G (Tymawa - Jażwiska) w zakresie budowy chodnika w msc. Tymawa		
Adres obiektu	działki drogowe nr 75/1, 75/2, 75/3, obręb Tymawa, Gmina Gniew		
Tytuł rysunku	Plan orientacyjny		Rys nr: 1
Opracował	mgr inż. Damian Jeleniewski		Data opracowania: 07/2021
			Skala: 1:20 000



ARKUSZ 1



ARKUSZ 2

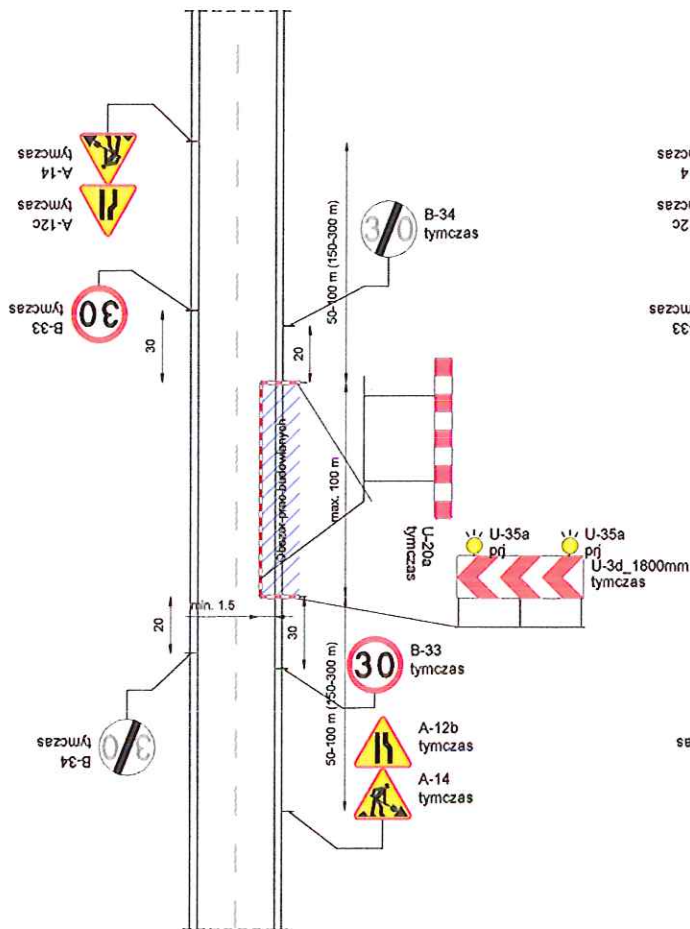
katarzyna swislocka
biuro inwestycyjno-projektowe

Biuro Inwestycyjno - Projektowe
Katarzyna Swislocka
ul. T. Rechyńskiego 33/7, 82-300 Elbląg
tel. 0 66 68 57 218 fax: 55 234 07 70
e-mail: biop@elblag.com.pl

Nazwa obiektu	Przebudowa drogi powiatowej nr 2823G (Tymawa - Jaźwiska) w zakresie budowy chodnika w msc. Tymawa		
Adres obiektu	działki drogowe nr 75/1, 75/2, 75/3; obręb Tymawa, Gmina Gniew		
Tytuł rysunku	Układ schematów organizacji ruchu		Rys nr: 2
Opracował	mgr inż. Damian Jeleniewski	Data opracowania: 07/2021	Skala: 1:1000

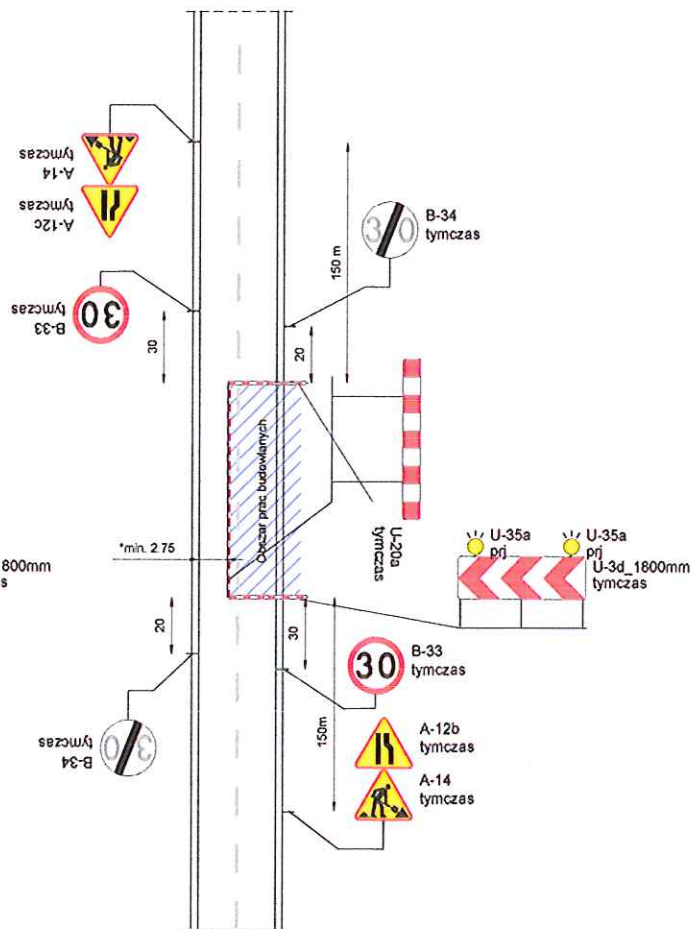
SCHEMAT NR 1

Schemat oznakowania i zabezpieczenia robót
prowadzonych przy jednostronnym zajęciu jezdni
dwukierunkowej dwupasowej
 $V < 60 \text{ km/h}$ ($60 < V < 90 \text{ km/h}$)
Budowa chodnika



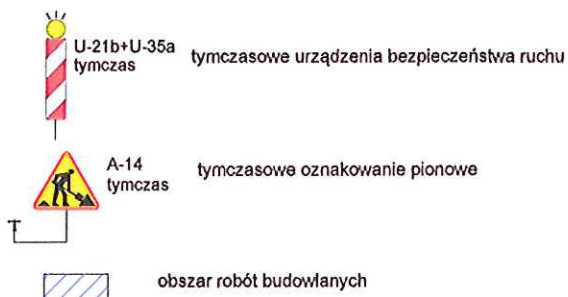
SCHEMAT NR 2

Schemat oznakowania i zabezpieczenia robót
prowadzonych przy jednostronnym zajęciu jezdni
dwukierunkowej dwupasowej
 $60 < V < 90 \text{ km/h}$
Przebudowa przepustu



* dopuszczalna minimalna szerokość zwiężenia do jednego pasa ruchu nie powinna być mniejsza niż 2,75 m, jednak w wyjątkowych przypadkach, tam gdzie warunki terenowe (wąskie drogi w stanie istniejącym) oraz przy braku komunikacji zbiorowej, dopuszcza się odstępnie od szerokości minimalnej, przy zapewnieniu bezpiecznego i wygodnego przejazdu dla wszystkich pojazdów mechanicznych korzystających z danej drogi

OZNACZENIA:



katarzyna swislocka
biuro inwestycyjno-projektowe

Biuro Inwestycyjno - Projektowe
Katarzyna Swislocka
ul. T. Rechiniewskiego 33/7, 82-300 Elbląg
tel. 0 69 68 57 218 fax: 55 234 07 70
e-mail: bip@elblag.com.pl

Nazwa obiektu	Przebudowa drogi powiatowej nr 2823G (Tymawa - Jazwiska) w zakresie budowy chodnika w msc. Tymawa		
Adres obiektu	działki drogowe nr 75/1, 75/2, 75/3; obręb Tymawa, Gmina Gniew		
Tytuł rysunku	Schematy organizacji ruchu		Rys nr: 3
Opracował	mgr inż. Damian Jeleniewski	<i>Jeleniewski</i>	Data opracowania: 07/2021 Skala: -

OPINIE I UZGODNIENIA

Opinię pozytywną z zastrzeżeniem terminu
wprowadzenia zmian.

Komendant Powiatowej Policji
w Tczewie
z up. Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego
Komendy Powiatowej Policji w Tczewie
kom. Krzysztof Sommer

21-10-2021



STAROSTWO POWIATOWE W TCZEWIE

WYDZIAŁ KOMUNIKACJI, TRANSPORTU I DRÓG

83-110 Tczew, ul. Piaskowa 2, tel. (58) 77-34-800 (infolinia), fax (58) 77-34-965, e-mail: komunikacja@powiat.tczew.pl

STAROSTA TCZEWSKI
ul. Piaskowa 2
83-110 TCZEW
WKD.7121585.2021.wc

Tczew, dnia 25 października 2021 roku.

Biuro Inwestycyjno-Projektowe
Katarzyna Swisłocka
ul. T. Rechniewskiego 33/7
82 - 300 Elbląg

Zatwierdzenie czasowej organizacji ruchu

Na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 110) oraz § 3 ust. 1 pkt. 1 i 3 w zw. z § 6 ust.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784),

po rozpatrzeniu wniosku

z dnia 20 października 2021 roku w sprawie projektu czasowej organizacji ruchu złożonego przez firmę Biuro Inwestycyjno-Projektowe Katarzyna Swisłocka na potrzeby przebudowy drogi powiatowej nr 2823G Tymawa – Jażwiska w zakresie budowy chodnika w miejscowości Tymawa

zatwierdzam

czasową organizację ruchu w całości która będzie obowiązywała od 01 kwietnia do 30 czerwca 2022 roku, droga powiatowa nr 2823G Tymawa – Jażwiska, m. Tymawa dz. 75/1; 75/2; 75/3 obręb Tymawa 0007.

Zgodnie z § 12 ust. 1 ww. rozporządzenia jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu. Brak zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu w określonym powyżej terminie skutkuje utratą ważności zatwierdzonej organizacji ruchu zgodnie z § 12 ust. 4 ww. rozporządzenia.

z up. STAROSTY
mgr Krzysztof Bielski
Naczelnik Wydziału Komunikacji,
Transportu i Dróg

POUCZENIE

Wprowadzenie zatwierdzonej organizacji ruchu bez dokonania zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu lub dokonanie zawiadomienia z brakiem dochowania co najmniej 7-dniowego terminu na zawiadomienie przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu narusza regulację § 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 784). Wprowadzenie organizacji ruchu polegające na umieszczeniu zatwierdzonych w projekcie organizacji ruchu znaków, sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze bez dokonania zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu lub z zawiadomieniem dokonanym z naruszeniem oznaczonego terminu jest nieuprawnionym działaniem samowolnym wypełniającym znamiona czynu zabronionego określonego w art. 84 i art. 85 § 1 ustawy z 20.05.1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2019 r. poz. 821 ze zm.), zagrożonego karą aresztu, karą ograniczenia wolności albo karą grzywny.

Załącznik I - I opieczętowany komplet projektu (dla wnioskodawcy)

Otrzymują

1. Adresat

2. a/a

Sporządził: W. Chojnacki

Komenda Powiatowa Policji
w Tczewie

Tczew dnia 26.10.2021 roku

L. Dz. RD.5321-72/2021

Biuro Inwestycyjno-Projektowe
Katarzyna Swisłocka
ul. Rechniewskiego 33/7
82-300 Elbląg

W załączeniu przesyłam pozytywnie zaopiniowany Projekt tymczasowej organizacji ruchu oraz docelowej organizacji ruchu dla zadania: Budowa chodnika w drodze powiatowej 2823G w miejscowości Tymawa.

zał. 3 egz. projektu

wyk. w 2 egz.
Egz. nr 1- adresat
Egz. nr 2 -a/a
wyk. KS/KS

Naczelnik
Wydziału Ruchu Drogowego
KPP w Tczewie
kom. Krzysztof Sommer