



MAKO CONSULTING

ul. Peowiaków 9/27

22-400 Zamość

[www.makoconsulting.com.pl](http://www.makoconsulting.com.pl)



PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU	
ZADANIE	ROZBUDOWA UL. LWOWSKIEJ W ZAMOŚCIU
BRANŻA	INŻYNIERIA RUCHU
INWESTOR	MIASTO ZAMOŚĆ, UL. RYNEK WIELKI 13, 22-400 ZAMOŚĆ
ZAWARTOŚĆ	CZASOWA ORGANIZACJA RUCHU

FUNKCJA	SPECJALNOŚĆ	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT	DROGOWA	MGR INŻ. KONRAD REMBISZ	LUB/0141/PWBD/18	
ASYSTENT	DROGOWA	INŻ. MARLENA KOBOJEK		

30 CZERWIEC 2023 r.

# ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

## I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania.....	3
2. Inwestor .....	3
3. Podstawa opracowania .....	4
4. Istniejący stan zagospodarowania .....	4
5. Zakres robót.....	5
6. Opis projektowanego oznakowania i zabezpieczenie prowadzonych robót .....	9
7. Warunki techniczne oznakowania .....	11
8. Zagrożenia ruchu .....	11
9. Utrudnienia ruchu .....	12
10. Wprowadzenie zmian .....	12
11. Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu .....	12

## II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny                      skala 1:10 000

2.1-2.4 Czasowa organizacja ruchu      skala : 1:500

## **I. OPIS TECHNICZNY**

### **1. Przedmiot opracowania.**

Przedmiotem inwestycji jest realizacja „ROZBUDOWA UL. LWOWSKIEJ W ZAMOŚCIU”

W zakres inwestycji stanowi rozbudowa ulicy Lwowskiej(DW849 i DK17) oraz odcinka Al. Jana Pawła II(DK17), polegająca na:

- budowie nowych konstrukcji nawierzchni jezdni
- przebudowie skrzyżowań; skrzyżowania ul. Lwowskiej i ul. Młyńskiej oraz ul. Lwowskiej i Al. Jana Pawła II w postaci rond,
- budowa nawierzchni dróg dla pieszych
- budowa nawierzchni dróg dla rowerów
- budowa nawierzchni dróg dla pieszych i rowerów
- budowa zjazdów
- przebudowa zatok autobusowych i pętli autobusowej
- wykonanie cokołów budynków przy projektowanej infrastrukturze drogowej
- wycinka istniejących drzew i krzewów kolidujących z inwestycją
- budowa kanalizacji deszczowej
- budowa kanału technologicznego
- przebudowa sieci gazowej
- przebudowa sieci elektroenergetycznej
- budowa oświetlenia
- demontaż banerów reklamowych
- rozbiórka ogrodzeń kolidujących z inwestycją

### **2. Inwestor:**

MIASTO ZAMOŚĆ, UL. RYNEK WIELKI 13, 22-400 ZAMOŚĆ

### **3. Podstawa opracowania**

Podstawę opracowania stanowią:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2023 poz. 682 z późn. zmianami)

- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2023 poz. 645 z póź. zmianami )
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518 z póź. zmianami )
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r . Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2022 poz. 988 z póź. zmianami)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Budownictwa oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipiec 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019 poz. 2310 z póź. zmianami )
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 maja 2017 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2017 nr 0 poz. 1062 z póź. zmianami)

#### 4. Istniejący stan zagospodarowania

Przedmiotem opracowania jest odcinek ulicy Lwowskiej(droga wojewódzka nr 849)od skrzyżowania z ul. Spadek, przez skrzyżowanie z ul. Listopadową, z ul. Młyńską do skrzyżowania z Al. Jana Pawła II oraz ulicy Lwowskiej(droga krajowa nr 17) od skrzyżowania z Al. Jana Pawła II do granic miasta Zamość. Istniejące ulice charakteryzują się nawierzchnią asfaltową wraz z licznymi deformacjami podłużnymi i poprzecznymi. Ul. Lwowską stanowi ulica o dwóch pasach ruchu – po jedynym pasie w danym kierunku (na odcinku od ul. Spadek do Al. Jana Pawła II), którą posiada pasy do skrętów w obrębie skrzyżowań. Na odcinku od skrzyżowania z Al. Jana Pawła II do granic miasta, ulica Lwowska posiada dwa pasy ruchu oraz pasy ruchu do skrętów w obrębie skrzyżowań i zjazdów. Wzdłuż przedmiotowego odcinka zlokalizowane są opaski bezpieczeństwa o nawierzchni z płyt betonowych 50x50 cm oraz o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, obustronne drogi dla pieszych o nawierzchni z kostki brukowej betonowej oraz o nawierzchni mineralno-asfaltowej, drogi dla rowerów o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, zatoki autobusowe o nawierzchni klinkierowej oraz obustronne zjazdy o nawierzchni asfaltowej i nawierzchni z kostki brukowej betonowej. W skład niniejszego opracowania wchodzi również skrzyżowanie ul. Lwowskiej i Al. Jana Pawła II. Odcinek Alei Jana Pawła II jest drogą krajową nr 17 stanowi ulica dwujezdniowa o trzech pasach ruchu (kierunek Lublin) oraz o dwóch pasach ruchu (kierunek Tomaszów Lubelski). Ulica charakteryzuje się nawierzchnią asfaltową. Wzdłuż przedmiotowego odcinka znajdują się zjazdy o nawierzchni asfaltowej oraz o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, a także

drogi dla pieszych i rowerów o nawierzchni z kostki brukowej betonowej. Odwodnienie ulic odbywa się do istniejącej kanalizacji deszczowej, zaś ich oświetlenie odbywa się poprzez istniejące oświetlenie uliczne. Na projektowanym odcinku (droga krajowa nr 17 – Al. Jana Pawła II) odbywa się ruch zarówno o charakterze lokalnym, jak również ruch tranzytowy. Dodatkowo na przedmiotowym terenie stwierdzono obecność oznakowania poziomego, pionowego, obecność uzbrojenia podziemnego w postaci: sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, ciepłowniczej, gazowej, telekomunikacyjnej oraz elektroenergetycznej. Ponadto w obrębie obszaru opracowania zainwentaryzowano drzewa kolidujące z projektowaną inwestycją.

## **5. Zakres robót**

Zaprojektowano rozbudowę ulicy Lwowskiej; od skrzyżowania z ul. Spadek do skrzyżowania z Al. Jana Pawła II (droga wojewódzka nr 849), ulicy Lwowskiej (droga krajowa nr 17) od skrzyżowania z Al. Jana Pawła II do granic miasta Zamość oraz rozbudowę odcinka Al. Jana Pawła II

Rozbudowa ul. Lwowskiej (DW849):

Zakres robót zaprojektowano od km 0+000.00 do km 0+551.49 (Al. Jana Pawła II).

Na odcinku od km 0+023.5 do km 0+177.93 (ul. Młyńska) zaprojektowano jezdnię asfaltową dwupasową, dwukierunkową o szerokości 7,0 m, ze spadkiem daszkowym 2%. Jezdnie po obu stronach obramowano za pomocą krawężnika betonowego/kamiennego 20x30cm.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka po lewej stronie, zaprojektowano drogę dla pieszych o nawierzchni asfaltowej, o szer. 3m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni oraz po prawej stronie; drogę dla pieszych z płyt betonowych koloru grafitowego 50x50cm gr. 7cm, o szer. 3m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Przy krawężnikach zaprojektowano pasy bezpieczeństwa o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego gr 6 cm (szerokość pasa wraz z krawężnikiem wynosi 0,50 m). Drogi dla pieszych obramowano obrzeżem betonowym 6x20x100 cm od strony zieleni. Na odcinku zostaną przebudowane skrzyżowania z ul. Spadek, ul. Listopadową w postaci skrzyżowań zwykłych oraz zjazdu do posesji.

Skrzyżowanie ul. Lwowskiej i Młyńskiej w km 0+177.93, zaprojektowano w postaci ronda jednopasowego o średnicy zewnętrznej – 24m z przejezdną wyspą środkową. Jezdnie ronda

zaprojektowano o naw. asfaltowej o szer. 7m, a wyspę środkową z kamienia polnego o średnicy – 10m. Jezdnie w obrębie ronda obramowano krawężnikiem betonowym/kamiennym o wymiarach 20x30x100cm. Na wlotach do ronda zaprojektowano wyspy dzielące o szer. 2,5-3,0m z kostki betonowej. Wyspy będą stanowić azyl dla pieszych i rowerów. Wloty do ronda zaprojektowano o szer. 3,5m, natomiast wyloty o szer. 4,0m. Wyłukowania wlotów wyokrąglono promieniem  $R=12m$ , a wylotów  $R=15m$ . Na wlocie ul. Młyńskiej (od południa) zaprojektowano „baypass” dla pojazdów skręcających w prawo na ul. Lwowską. Baypass od jezdni ronda oddzielono wyspą o nawierzchni z kostki granitowej łupanej. Skosy załamania krawędzi jezdni na wlotach do ronda zaprojektowano w proporcji 1:10.

Na odcinku ul. Lwowskiej od km 0+177.93(ul.Młyńska) do km 0+551.49(Al. Jana Pawła II) zaprojektowano jezdnię asfaltową dwupasową, dwukierunkową, z dodatkowym pasem środkowym dla skrętów w zjazdy, o nawierzchni w kolorze czerwonym. Zasadnicze pasy ruchu będą miały szer. 3,5 m, natomiast pas do skrętów szer.3m. Jezdnia będzie miała spadek daszkowy - 2%. Jezdnie po obu stronach obramowano za pomocą krawężnika betonowego/kamiennego 20x30cm.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka po lewej stronie, zaprojektowano drogę dla pieszych o nawierzchni z płyt betonowych koloru grafitowego 50x50 cm, o szer. 2m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni i drogę dla rowerów o nawierzchni asfaltowej o szer. 2,5m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Po prawej stronie zaprojektowano drogę dla pieszych i rowerów o nawierzchni asfaltowej o szer. 3m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Drogi dla pieszych i drogi dla rowerów oddzielono od jezdni bocznym pasem dzielącym o szer. 2,0m, składający się zieleńca oraz opaski bezpieczeństwa od strony krawężnika o szer. 0,5m z kostki betonowej. Drogi dla pieszych i drogi dla rowerów obramowano obrzeżem betonowym 6x20cm od strony zieleńców, natomiast pomiędzy drogą dla pieszych i drogą dla rowerów zaprojektowano 1-rząd betonowej kostki integracyjnej o wymiarach 10x8cm, koloru czerwonego. Na odcinku zostanie przebudowane skrzyżowanie z ul. Lwowską, w postaci skrzyżowań zwykłych i zjazdy do posesji oraz dwie zatoki autobusowe o szer. 3m, o nawierzchni z kostki granitowej. Wjazd do sklepu Biedronka w km 0+435.5, str.L będzie posiadał dodatkowym pas zjazdowy. Wyjazd będzie realizowany tak jak w stanie istniejącym.

Przebudowa skrzyżowania ul. Lwowskiej i Al. Jana Pawła II – rondo:

Skrzyżowanie zaprojektowano w postaci ronda o średnicy zewnętrznej – 50m. Na kierunku Lublin – Tomaszów Lub. zaprojektowano jezdnie ronda o dwóch pasach ruchu o szer. 6m, natomiast na kierunku Tomaszów Lub. – Lublin jedno pas ruchu o szer. 6m. Jezdnie ronda zaprojektowano o naw. asfaltowej. Wyspę środkową zaprojektowano o promieniach  $R=15-18m$ . Wyspa zostanie obramowana krawężnikiem kamiennym  $20 \times 30cm$ . W obrębie wyspy zaprojektowano jezdnie dla pojazdów ponadnormatywnych dla kierunku Lublin – Tomaszów Lub. z kostki granitowej łupanej, na pozostałej części ronda zaprojektowano zieleniec. Jezdnie w obrębie ronda obramowano krawężnikiem betonowym/kamiennym o wymiarach  $20 \times 30cm$ . W ramach opracowania zaprojektowano dodatkowy wlot na rondo z parkingu sklepu Carrefour, który będzie umożliwiał wjazd i wyjazd do sklepu. Na wlotach do ronda zaprojektowano wyspy dzielące o szer.  $3,0-6,0m$ , z kostki betonowej lub zieleniec. Wyspy będą stanowić azyl dla pieszych i rowerów. Wloty do ronda zaprojektowano o szer.  $3,5-4,0m$ , natomiast wyloty o szer.  $4,0m$ . Wyłukowania wlotów wyokrąglono promieniem  $R=13-15m$ , a wylotów  $R=18m$ . Dodatkowo na kierunku Tomaszów Lub. – Lublin zaprojektowano baypass o szer.  $5m$ . Baypass od jezdni ronda oddzielono wyspą obramowaną krawężnikiem  $20 \times 30 \times 100cm$  i opaską bezpieczeństwa  $0,75cm$ . Powierzchnie wyspy będzie stanowił zieleniec. Skosy załamania krawędzi jezdni na wlotach do ronda zaprojektowano w proporcji  $1:10$ .

Rozbudowa ul. Lwowskiej(DK17):

Zakres robót zaprojektowano od km  $0+188.61$ (skrzyżowanie z Al. Jana Pawła II) do km  $0+504.4$ (granica Miasta Zamość).

Na odcinku od km  $0+240$  do km  $0+364.6$ , zaprojektowano dwujezdniową, jezdnię asfaltową o dwóch pasach w jednym kierunku o szerokości  $3,5-4,0m$ , ze spadkiem daszkowym  $2\%$  od osi. Jezdnie oddzielono wyspą środkową o szer.  $3m$  z kostki betonowej.

Na odcinku od km  $0+364.6$  do km  $0+418$ , zaprojektowano jednojezdniową, jezdnię asfaltową o dwóch pasach w jednym kierunku o szerokości  $3,5m$ , ze spadkiem daszkowym  $2\%$  od osi. W środku jezdni zlokalizowano pas skrętów do zjazdów o nawierzchni asfaltowej w kolorze czerwonym.

Na odcinku od km 0+418 do km 0+500.4(granica Miasta Zamość), zaprojektowano jednojezdniową, jezdnię asfaltową o dwóch pasach z redukcją do jednego pasa w jednym kierunku, ze spadkiem daszkowym 2% od osi. Szerokość jezdni została nawiązana do realizowanej rozbudowy drogi krajowej nr 17, poza granicami miasta. Jezdnie po obu stronach obramowano za pomocą krawężnika betonowego 20x30cm.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka po lewej stronie, zaprojektowano drogę dla pieszych o nawierzchni z płyt betonowych koloru grafitowego 50x50 cm, o szer. 2m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Po prawej stronie zaprojektowano drogę dla pieszych o nawierzchni z płyt betonowych koloru grafitowego 50x50 cm o szer. 2,5-3m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Drogi dla pieszych i drogi dla rowerów oddzielono od jezdni bocznym pasem dzielącym o szer. 2,0-3,0m, składający się zieleńca oraz opaski bezpieczeństwa od strony krawężnika o szer. 0,75m z kostki betonowej. Drogi dla pieszych dla rowerów obramowano obrzeżem betonowym 6x20cm od strony zieleńców. Na odcinku zostaną przebudowane zjazdy do posesji i zjazd do sklepu Carrefour. Na końcu odcinka po stronie lewej zaprojektowano przebudowę pętli autobusowej. W ramach przebudowy zaprojektowano korektę geometrii pętli i wymianę istniejącej nawierzchni na kostkę granitową łupaną. W obrębie pętli zaprojektowano drogi dla pieszych i miejsca na wiaty przystankowe.

Rozbudowa Al. Jana Pawła II(DK17):

Zakres robót zaprojektowano od km 0+010 do km 0+188.61(skrzyżowanie z ul.Lwowską).

Na odcinku zaprojektowano dwujezdniową, jezdnię asfaltową o dwóch pasach w jednym kierunku o szerokości 3,5-4,0 m, ze spadkiem daszkowym 2% od osi. Dodatkowo zaprojektowano dodatkowe pasy skrętów do zjazdów i pas włączenia ze zjazdu. Jezdnie oddzielono wyspą środkową o szer. 3-6m, obramowaną krawężnikiem 20x30cm i opaską bezpieczeństwa o szer. 0,75m z kostki betonowej. Środkową część wyspy będzie stanowił zielniec.

Na początku zakresu opracowania nawiązano się do istniejących szerokości jezdni i układzie pasów. Jezdnie obramowano za pomocą krawężnika betonowego 20x30cm.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka po lewej stronie, zaprojektowano drogę dla pieszych o



nawierzchni z płyt betonowych koloru grafitowego 50x50 cm, o szer. 2m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni i drogę dla rowerów o nawierzchni asfaltowej o szer. 2,5m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Po prawej stronie zaprojektowano drogę dla pieszych o nawierzchni z płyt betonowych koloru grafitowego 50x50 cm, o szer. 2m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni i drogę dla rowerów o nawierzchni asfaltowej o szer. 2,5m i spadku poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Drogi dla pieszych i drogi dla rowerów oddzielono od jezdni bocznym pasem dzielącym o szer. 3,0-4,0m, składający się z zieleniec oraz opaski bezpieczeństwa od strony krawężnika o szer. 0,75m z kostki betonowej. Drogi dla pieszych dla rowerów obramowano obrzeżem betonowym 6x20cm od strony zieleniec, natomiast pomiędzy drogą dla pieszych i drogą dla rowerów zaprojektowano 1-rząd betonowej kostki integracyjnej koloru czerwonego. Na odcinku zostaną przebudowane zjazdy. Do sklepu Merkury i salonu Renault zostanie wykonana dodatkowa jezdnia asfaltowa. Wjazd do w/w obiektów będzie możliwy z projektowanego bypassu oraz z Al. Jana Pawła II. Natomiast wyjazd z obiektów będzie możliwy na Al. Jana Pawła II. Wjazd do sklepu Biedronka z Al. Jana Pawła II będzie realizowany tak jak w stanie istniejącym, z dodatkowym pasem do skrętu.

UWAGA: Wszystkie odsłonięte cokoły budynków należy oczyścić i wykończyć jak ściany powyżej.

## **6. Opis projektowanego oznakowania i zabezpieczenie prowadzonych robót**

Zaprojektowano wykonywanie robót w czterech etapach.

**W etapie I** roboty będą prowadzone na zamknięciu ul. Lwowskiej, od ul. Ogrodowej do Kuratorium Oświaty w Lublinie. Delegatura w Zamościu oraz zamknięciu wlotów ul. Młyńskiej do skrzyżowania z ul. Lwowską na odcinkach około 50m. W ramach etapu zostanie wykonana sieć infrastruktury towarzyszącej, nowe konstrukcje nawierzchni jezdni, dróg dla pieszych i rowerów. Skrzyżowanie ul. Lwowskiej z ul. Młyńską zostanie wykonane jako rondo. Zamknięcie jest uzasadnione w celu prawidłowego wykonania skrzyżowania ul. Lwowskiej i Młyńskiej – rondo, budowy kanalizacji deszczowej i infrastruktury towarzyszącej. Ponadto zmniejszy to ilość zagrożeń w ruchu pojazdów oraz zwiększy bezpieczeństwo pracowników wykonujących pracę. W ramach etapu ruch pojazdów na kierunku Tomaszów Lub. – Centrum/ Centrum - Tomaszów Lub zostanie skierowany objazdem przez ul. Hrubieszowską i ul. Ogrodową.

**W etapie II** roboty będą prowadzone na zamknięciu ul. Lwowskiej, od Kuratorium Oświaty w Lublinie do skrzyżowania z Al. Jana Pawła II. Delegatura w Zamościu oraz wyłączeniu z ruchu jednej jezdni Al. Jana Pawła II do zjazdu do sklepu Biedronka. W ramach etapu zostanie wykonana sieć infrastruktury towarzyszącej, nowe konstrukcje nawierzchni jezdni, dróg dla pieszych i rowerów. Skrzyżowanie ul. Lwowskiej z Al. Jana Pawła II zostanie wykonane jako rondo z bypassem na kierunku Tomaszów Lub.- Lublin. Zamknięcie jest uzasadnione w celu prawidłowego wykonania skrzyżowania ul. Lwowskiej z Al. Jana Pawła II – rondo, budowy kanalizacji deszczowej i infrastruktury towarzyszącej. Ponadto zmniejszy to ilość zagrożeń w ruchu pojazdów oraz zwiększy bezpieczeństwo pracowników wykonujących pracę.

W ramach etapu ruch pojazdów na kierunku Tomaszów Lub. – Centrum/ Centrum - Tomaszów Lub zostanie skierowany objazdem przez ul. Hrubieszowską i ul. Ogrodową.

Ruch pojazdów na kierunku Tomaszów Lub. – Lublin/ Lublin - Tomaszów Lub. Będzie odbywał się na jednej jezdni po jednym pasie w obu kierunkach.

**W etapie III** roboty będą prowadzone na odcinku Al. Jana Pawła II(DK17) od zjazdu do sklepu Biedronka w kierunku Lublina, na odcinku ok. 50m na środkowych pasach ruchu oraz na odcinku ul. Lwowskiej(DK17) od wykonanego wlotu na rondo w etapie II do granic Miasta Zamość, na środkowych pasach ruchu. Ruch w obu kierunkach, na obu odcinkach będzie odbywał się na skrajnych pasach ruchu w obrębie robót. Ruch z ul. Lwowskiej i Al. Jana Pawła II, będzie skierowany na nowe rondo oraz będzie odbywał się po starej jezdni w kierunku Tomaszów Lub. – Lublin. W ramach etapu zostanie wykonana sieć infrastruktury towarzyszącej, nowe konstrukcje nawierzchni jezdni, dróg dla pieszych i rowerów.

**W etapie IV** roboty będą prowadzone na odcinku Al. Jana Pawła II(DK17) od zjazdu do sklepu Biedronka w kierunku Lublina, na odcinku ok. 50m na skrajnych pasach ruchu oraz na odcinku ul. Lwowskiej(DK17) od wykonanego wlotu na rondo w etapie II do granic Miasta Zamość, na skrajnych pasach ruchu. Ruch w obu kierunkach, na obu odcinkach będzie odbywał się na środkowych pasach ruchu w obrębie robót. Ruch z ul. Lwowskiej i Al. Jana Pawła II, będzie skierowany na nowe rondo oraz będzie odbywał się po starej jezdni w kierunku Tomaszów Lub. – Lublin. W ramach etapu zostanie wykonana sieć infrastruktury towarzyszącej, nowe konstrukcje nawierzchni jezdni, dróg dla pieszych i rowerów.

**UWAGA !!!!**

- 1.ZAPEWNIĆ TYMCZASOWY DOJAZD DO NIERUCHOMOŚCI W OBSZARZE ROBÓT.**
- 2.W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI WYKONAĆ DROGI DLA PIESZYCH I ROWERÓW PO JEDNEJ STRONIE ULICY Z CZASOWYM ZACHOWANIEM ISTNIEJĄCYCH CHODNIKÓW PO DRUGIEJ STRONIE**

3. W ETAPIE IV W TRAKCIE ROBÓT W UTRZYMAĆ BĘWZGLĘDNIŁE MOŻLIWOŚĆ WJAZDU I WYJAZDU DO SKLEPU MERKURY MARKET I SALONU EURO-CAR PRZEZ ISTNIEJĄCY ZJAZD DO SALONU EURO-CAR

**Projektowane oznakowanie przedstawiono w części graficznej niniejszego opracowania.**

## **7.Warunki techniczne oznakowania:**

Zabezpieczenie i oznakowanie robót musi być dostosowane do utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym prace.

- Parametry techniczne elementów organizacji ruchu drogowego wykorzystanych do wdrożenia organizacji ruchu zatwierdzonej na podstawie niniejszego projektu i sposób ich umieszczenia winny odpowiadać wymaganiom szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (załącznik do Dziennika Ustaw nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.).
- 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 należytylnm stanie przez okres trwania robót. Wykonawca robót winien utrzymywać je we właściwym stanie technicznym i należytylnm stanie czystości przez cały okres obowiązywania organizacji ruchu.
- Do oznakowania robót należy zastosować znaki „średnie”, z folii odblaskowej II gen.
- Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy usuwać w miarę postępu robót.
- Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej, wyposażonej w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej.
- W przypadku pozostawienia poprzecznych uskoków w nawierzchni, po zakończeniu robót należy je wykonać w formie ramp o pochyleniu 1:20.
- Termin wprowadzenia każdego etapu organizacji ruchu i czas jego obowiązywania winny być odnotowane w dzienniku budowy.

## **8.Zagrożenia ruchu**

- wygrodzenia jezdni oraz pobocza,
- prowadzenie robót przy jednoczesnym ruchu pojazdów,

- występowanie ruchu pojazdów i pieszych w pobliżu strefy robót,
- utrudnienia w ruchu pojazdów.

#### **9.Utrudnienia ruchu**

- lokalne zwężenia jezdni,
- zakłócenia ruchu pojazdów ze względu na zamknięcie ulicy Lwowskiej w Etapie I i II, konieczność wprowadzenia objazdów
- ograniczenia w dostępności pasa drogowego dla ruchu pieszego
- odcinkowe ograniczenia prędkości.

#### **10.Wprowadzanie zmian**

Jeżeli Wykonawca uzna, że może wprowadzić nową organizację w celu usprawnienia wykonywania robót budowlanych to na swój koszt wykona nową czasową organizację ruchu.

#### **11.Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu:**

od dnia 01.03.2024

## II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan Orientacyjny skala : 1:10000

2.1-2.4 Czasowa organizacja ruchu      skala : 1:500