



M A K O C O N S U L T I N G

u l . P e o w i a k ó w 9 / 2 7

2 2 - 4 0 0 Z a m o ś ć

www.makoconsulting.com.pl



PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU	
ZADANIE	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 110550L UL. MOKRA
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	INŻYNIERYJNA DROGOWA	MGR INŻ. DAMIAN ŁOKAJ	LUB/0149/PWOD/11	
PROJEKTANT SPRAWDZAJĄCY	INŻYNIERYJNA DROGOWA	MGR INŻ. MARLENA KOBOJEK	LUB/0176/PWBD/24	

23 MARZEC 2026 r

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

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

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|---------------------------------------|----------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1:10 000 |
| 2. Projekt czasowej organizacji ruchu | skala 1:500 |

KARTA UZGODNIENIA

OPINIA ZARZĄDU DRÓG GRODZKICH W ZAMOŚCIU	data i podpis
OPINIA KOMENDANTA POLICJI	data i podpis
ZATWIERDZENIE PROJEKTU: TERMIN WPROWADZENIA ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI RUCHU	data i podpis
TERMIN POINFORMOWANIA O WPROWADZONEJ ORGANIZACJI RUCHU	data i podpis
TERMIN PRZEPROWADZENIA KONTROLI WYKONANIA ZADAŃ TECHNICZNYCH WYNIKAJĄCYCH Z REALIZACJI ZATWIERDZONEGO PROJEKTU	data i podpis

I. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest zaprojektowanie czasowej organizacji ruchu dla inwestycji tj. „PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 110550L UL. MOKRA”.

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. 2025 poz. 418 z póź. zmianami)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2025 poz. 889 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. 2024 poz. 1251 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

Istniejąca ulica charakteryzuje się nawierzchnią z trylinki oraz z kostki betonowej. Ulicę Moką stanowi droga jednojezdniowa, jednopasowa o przekroju ulicznym, gdzie jezdnię ograniczono za pomocą krawężników. Wzdłuż przedmiotowego odcinka zlokalizowane są zjazdy zwykłe o nawierzchni z kostki brukowej betonowej oraz z płyt ażurowych. Odwodnienie drogi odbywa się w sposób powierzchniowy, częściowo do istniejącej kanalizacji deszczowej oraz częściowo do istniejącego rowu. Wzdłuż całego odcinka występuje skorodowane oświetlenie uliczne oraz uzbrojenia podziemnego w postaci: sieci wodociągowej, gazowej, kanalizacyjnej, telekomunikacyjnej oraz elektroenergetycznej. Ponadto w obrębie obszaru opracowania zainwentaryzowano drzewa i krzewy kolidujące z projektowaną inwestycją.

CHARAKTERYSTYKA STANU PROJEKTOWANEGO:

- Kategoria ruchu: **KR2**
- Długość drogi: **354,75 m**
- Klasa drogi: **D**
- Przekrój drogi: **miejski**
- Szerokość jezdni: **5,0m**
- Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu na nawierzchnię: **115 KN**
- Prędkość do projektowania: **30 km/h**
- Pojazd miarodajny: **pojazd komunalny PK**
- Struktura ruchowa: **samochody osobowe, pojazdy komunalne**

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

Przedmiotowy odcinek drogi zaprojektowano w liniach rozgraniczających tworzących pas drogowy, uwzględniając potrzebę ochrony drogi i jej użytkowników oraz terenów przyległych do pasa drogowego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.

Początek opracowania, a tym samym początek zakresu robót zaprojektowano w km 0+000.00, a koniec opracowania zaprojektowano w km 0+357.67 natomiast koniec zakresu robót jest zlokalizowany w km 0+354.75. Na całym odcinku zaprojektowano jezdnię asfaltową,

dwukierunkową o szerokości 5.0 m, ze spadkiem daszkowym 2% wraz z obramowaniem jezdni przy pomocy krawężnika 15x30x100 cm.

Wyokrąglenia krawędzi jezdni w rejonie skrzyżowań zaprojektowano łukami o promieniach od $R=3$ m do $R=6$ m, co wynika z konieczności dostosowania geometrii do istniejących linii rozgraniczających i ograniczeń terenowych, przy zachowaniu przejezdności dla pojazdów obsługi komunalnej i służb ratunkowych. Wzdłuż całego odcinka ul. Mokrej przewidziano wykonanie opaski z betonowej kostki brukowej o szerokości zmiennej, pełniącej funkcję nawierzchni przeznaczonej do ruchu pieszego. Opaskę zaprojektowano jako element separujący ruch pieszego od ruchu pojazdów oraz zabezpieczający konstrukcję jezdni przed degradacją krawędziową. Ponadto przyjęte rozwiązania geometryczne i spadki poprzeczne umożliwiają sprawne odwodnienie powierzchniowe, a zastosowanie obramowania i utwardzonych elementów przy krawędziach ogranicza wnikanie wody w konstrukcję nawierzchni i poprawia trwałość eksploatacyjną układu drogowego.

Na skrzyżowaniu z ul. Zieloną zaprojektowano odtworzenie istniejącej nawierzchni drogi oraz wykonanie obustronnych chodników o szerokości 2.0m.

Skrzyżowania z drogami publicznymi

W ramach opracowania zaprojektowano przebudowę istniejących skrzyżowań w następujących lokalizacjach:

- skrzyżowanie ul. Zieloną w km 0+129,68
- skrzyżowanie ul. K. J. Popiełuszki w km 0+035,12

Zjazdy zwykłe

W ramach opracowania zaprojektowano przebudowę istniejących zjazdów zwykłych. Szerokości zjazdów dostosowano do istniejącego stanu. Połączenie krawędzi zjazdu z krawędzią jezdni wykonano za pomocą skosów. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni z kostki brukowej betonowej koloru grafitowego – zgodnie z częścią graficzną opracowania. Zjazdy zakończono za pomocą obrzeża betonowego 8x30cm. Krawężnik w miejscu połączenia zjazdu i drogi zaprojektowano o odstąpieniu 2 cm. Należy zastosować dwa krawężniki jako przejście z wysokości odstąpienia 12cm do 2cm.

Opaska

Zaprojektowano opaskę o szerokości zmiennej oraz o spadku poprzecznym o wartości od 2 % w kierunku jezdni. Funkcjonalnie opaska stanowi nawierzchnię do poruszania się pieszych. Nawierzchnię opaski zaprojektowano z kostki brukowej betonowej koloru szarego obramowaną obrzeżem betonowym o wymiarach 6x20cm.

Droga dla pieszych

Na skrzyżowaniu ul. Zieloną zaprojektowano drogę dla pieszych o szerokości 2,0m oraz o spadku poprzecznym o wartości 2% w kierunku jezdni. Nawierzchnię drogi dla pieszych zaprojektowano z kostki brukowej betonowej koloru szarego. Drogi dla pieszych oddzielono od zieleńca obrzeżem betonowym o wymiarach 6x20cm.

Przejścia dla pieszych

Zaprojektowano sugerowane przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania z ul. Zieloną.

Ponadto na przejściach dla pieszych zaprojektowano krawężniki wtopione.

6. Opis projektowanego oznakowania i zabezpieczenie prowadzonych robót

Wykonanie prac związanych z realizacją inwestycji podzielono na 4 etapy:

Każdy z etapów obejmuje prowadzenie prac związanych z inwestycją przy zamknięciu ruchu na odcinku drogi. Zamknięcie oznakowano znakami B-1 wraz z tabliczką T-0 „Nie dotyczy mieszkańców, służb komunalnych oraz pojazdów budowy” na zaporach U-20b. Dodatkowo zaprojektowano ustawienie znaku B-33 oraz znaku B-25 na jednej konstrukcji wsporczej. Dodatkowo 100 m od strefy robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14 oraz zaprojektowano ustawienie znaku U-3d/U-3c wraz z U-35a w miejscu wskazanym w części graficznej niniejszego opracowania.

Projektowane oznakowanie tymczasowe 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.

- 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 należytym stanie przez okres trwania robót.
- 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.

8. Zagrożenia ruchu

- Kolizje sprzętu budowlanego z uczestnikami ruchu

9. Utrudnienia ruchu

- utrudnienia w poruszaniu się pieszych oraz pojazdów

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:

Do 30.12.2026r.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|------------------------------|-----------------|
| 1. Plan Orientacyjny | skala : 1:10000 |
| 2. Czasowa organizacja ruchu | skala : 1:500 |