

Jednostka projektowa:



Pracownia Projektowa
RODES
Marcin Wróbel
Ul. Chopina 6A/5
71-450 Szczecin

NIP: 851-220-09-30
REGON: 321293077
TEL.: 792-78-05-16
EMAIL: rodes.mw@gmail.com

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Tytuł opracowania:	BUDOWA CHODNIKA WZDŁUŻ ULICY ZYGMUNTA KRASIŃSKIEGO I DUŃSKIEJ
Inwestor:	GMINA MIASTO SZCZECIN PL. ARMII KRAJOWEJ 1 70-456 SZCZECIN
Adres inwestycji:	UL. KRASIŃSKIEGO, DUŃSKA SZCZECIN
Nr ewidencyjne działek:	OBREB 3029: NR 1/2, 7/34, 7/36, 18/5, 18/8 OBREB 3082: NR 2/8, 35/3, 35/7, 35/8
Branża:	DROGOWA
Nr umowy:	ZDITM – 7/2025

Projektował:	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
	mgr inż. Marcin Wróbel	ZAP/0170/POOD/11	

WRZESIEŃ 2025
SZCZECIN

SPIS ZAWARTOŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	4
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	4
3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	4
4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO	5
5. ANALIZA WPŁYWU TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU NA ISTNIEJĄCY RUCH POJAZDÓW I PIESZYCH	6
6. WYTYCZNE I ZALECENIA DO REALIZACJI PRAC	6
7. TERMIN WPROWADZENIA CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU	12

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1. PLAN ORIENTACYJNY – SKALA 1:10 000
- 2.1. PLAN CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP I – SKALA 1:500
- 2.2. PLAN CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP II – SKALA 1:500
- 2.3. PLAN CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU – ETAP III – SKALA 1:500

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest czasowa organizacja ruchu dla zadania pn.: „Budowa chodnika wzdłuż ulicy Zygmunta Krasińskiego i Duńskiej”.

Teren objęty opracowaniem znajduje się w Szczecinie przy ul. Krasińskiego i Duńskiej, w dzielnicy Północ, na granicy osiedla Warszewo oraz Niebuszewo.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania jest:

- aktualna mapa do celów projektowych, skala 1:500,
- inwentaryzacja w terenie,
- obowiązujące przepisy i normy projektowe:
 - Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r., poz. 1251 t.j.)
 - Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 320 t.j. ze zm.)
 - Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2310 t.j., ze zm.),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 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. z 2019 r. poz. 2311 t.j., ze zm.),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 784 t.j., ze zm.),
 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz.U. z 2023 poz. 1101 t.j.).

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Teren objęty inwestycją zlokalizowany jest po wschodniej stronie drogi publicznej klasy G – ul. Krasińskiego i Duńskiej. Na rozpatrywanym odcinku przekrój dwujezdniowy przechodzi w przekrój jednojezdniowy (w przyszłości w kierunku Warszewa planowane są dwie dwupasowe jezdnie). Obszar ten znajduje się w granicach zurbanizowanej części miasta i charakteryzuje się przyległością do terenów o funkcji usługowej (sklep Biedronka, Mrówka) oraz mieszkaniowej.

Pas terenu przewidziany pod budowę chodnika jest obecnie niezagospodarowany, wykorzystywany w sposób nieformalny przez pieszych. Wzdłuż projektowanego ciągu pieszego występuje zieleń niska (trawniki, krzewy) oraz pojedyncze drzewa. Widoczne są również wydeptywane ścieżki, świadczące o istniejących potrzebach komunikacyjnych pieszych.

W rejonie projektowanego chodnika występuje uzbrojenia podziemne tj.: sieci elektroenergetyczne, teletechniczne, wodociągowe, gazowe, kanalizacji deszczowej.

Teren objęty opracowaniem zawiera się w zakresie obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pn.: „Warszewo” nr uchwały uchwalającej XXXII/624/05 z dnia

24.01.2005 r., w granicach terenu elementarnego pn.: P.W.01.074.G. Właścicielami działek: obręb 3029: 1/2, 7/34, 7/36, 18/5, 18/8; obręb 3082: 2/8, 35/3, 35/7, 35/8 Gmina Miasto Szczecin.

4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Projektowane rozwiązanie przewiduje budowę chodnika w ciągu ulicy Krasińskiego/Duńskiej na odcinku od zjazdu na wysokości sklepu Lidl do zjazdu do Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego.

W ramach inwestycji przewidziano dwa dojścia łączące projektowany chodnik z drogą dojazdową obsługującą obiekty handlowe Biedronka i Mrówka. Jedno z dojść zlokalizowano po południowej stronie tej drogi, natomiast drugie – po stronie północnej, w miejscu istniejącego przedeptu, wykorzystywanego przez pieszych poruszających się od strony ul. Panoramicznej w kierunku Biedronki.

Planowane prace będą wymagały zajęcia części jezdni. Czasowa organizacja ruchu zakłada wprowadzenie 3 etapów.

Etap I

Etap I obejmuje wykonanie robót polegających na regulacji wysokościowej istniejącego chodnika, związanej z obniżeniem krawężnika do wysokości 2 cm w świetle. W związku z prowadzonymi pracami, obszar robót został wygrodzony przy użyciu zapór drogowych U-20c. Roboty wymagają czasowego zawężenia jezdni na szerokości około 1 metra, co umożliwia przeprowadzenie obniżenia krawężnika w sposób bezpieczny zarówno dla wykonawcy, jak i uczestników ruchu drogowego.

Od strony najazdu zastosowano tablicę prowadzącą U-3d, natomiast na zakończeniu zwężonego odcinka zapórę drogową U-20b. Umieszczono również informację o prowadzonych robotach drogowych (znak A-14) oraz jednostronnym zawężeniu jezdni (A-12c) z tabliczką T-1 (10m), a także od strony ul. Duńskiej ustawiono tablice F-6a, informujące o robotach drogowych i zawężonym odcinku jezdni.

W trosce o zapewnienie bezpieczeństwa pieszym oraz ciągłość ich ruchu, wyznaczono tymczasowy ciąg pieszy o szerokości około 1 metra, zlokalizowany poza strefą prowadzonych robót. Ciąg ten należy wykonać np. z płyt betonowych chodnikowych lub innego materiału gwarantującego odpowiednią stabilność i bezpieczeństwo przejścia.

Plan czasowej organizacji ruchu dla Etapu I przedstawiono na rys. 2.1.

Etap II

Etap II inwestycji obejmuje budowę chodnika zlokalizowanego po wschodniej stronie ul. Duńskiej, wraz z dojściami pieszymi łączącymi go z ulicą dojazdową obsługującą pobliskie obiekty handlowe, takie jak Biedronka i Mrówka.

W związku z prowadzonymi robotami, teren został odpowiednio zabezpieczony poprzez zastosowanie zapór drogowych U-20c. Ze względu na lokalizację prac w bezpośrednim sąsiedztwie krawędzi jezdni, konieczne było zawężenie pasa ruchu ulicy dojazdowej na szerokości około 1 metra.

Od strony najazdu zastosowano tablicę prowadzącą U-3d, natomiast na końcu zwężonego odcinka zapórę drogową U-20b. Ponadto, w rejonie prowadzonych robót umieszczono również informację o prowadzonych robotach drogowych (znak A-14) oraz jednostronnym zawężeniu jezdni (A-12b i A-12c)

W miejscu, w którym ustawione znaki zostały zlokalizowane w odległości mniejszej niż zalecane 50 metrów od początku zwężonego odcinka, dodano tabliczkę T-1 z podaną odległością „10 m”, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dodatkowo, od strony ul. Duńskiej ustawiono tablice F-6a, wskazujące na prowadzenie robót drogowych oraz występujące zawężenie jezdni.

Plan czasowej organizacji ruchu dla Etapu II przedstawiono na rys. 2.2.

Etap III

Etap III obejmuje wykonanie robót związanych z regulacją wysokościową istniejącego chodnika poprzez obniżenie krawężnika do wysokości 2 cm w świetle. Prace realizowane są w trzech lokalizacjach, w miejscach projektowanych sugerowanych przejść dla pieszych. W związku z prowadzonymi pracami, obszar robót został wygrodzony przy użyciu zapór drogowych U-20c. Roboty wymagają czasowego zawężenia jezdni na szerokości około 1 metra, co umożliwia przeprowadzenie obniżenia krawężnika w sposób bezpieczny zarówno dla wykonawcy, jak i uczestników ruchu drogowego.

Od strony najazdu zastosowano tablicę prowadzącą U-3d, natomiast na zakończeniu zwężonego odcinka zaporę drogową U-20b. Ponadto, w rejonie prowadzonych robót umieszczono również informację o prowadzonych robotach drogowych (znak A-14) oraz jednostronnym zawężeniu jezdni (A-12b i A-12c). W miejscu, w którym ustawione znaki zostały zlokalizowane w odległości mniejszej niż zalecane 50 metrów od początku zwężonego odcinka, dodano tabliczkę T-1 z podaną odległością „10 m” i „20 m”, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dodatkowo, od strony ul. Duńskiej ustawiono tablice F-6a, wskazujące na prowadzenie robót drogowych oraz występujące zawężenie jezdni.

W trosce o zapewnienie bezpieczeństwa pieszym oraz ciągłość ich ruchu, wyznaczono tymczasowe ciągi pieszce o szerokości około 1 metra, zlokalizowane poza strefą prowadzonych robót. Ciągi te należy wykonać np. z płyt betonowych chodnikowych lub innego materiału gwarantującego odpowiednią stabilność i bezpieczeństwo przejścia.

Plan czasowej organizacji ruchu dla Etapu III przedstawiono na rys. 2.3.

5. ANALIZA WPŁYWU TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU NA ISTNIEJĄCY RUCH POJAZDÓW I PIESZYCH

W związku z projektowanymi rozwiązaniami i etapowaniem prac przewiduje się okresowe utrudnienia w ruchu kołowym. Wystąpią również utrudnienia w ruchu pieszych.

6. WYTYCZNE I ZALECENIA DO REALIZACJI PRAC

1. Pojazdy i maszyny budowlane nie mogą blokować pasów ruchu przeznaczonych dla ruchu ogólnego.
2. Osoby wykonujące roboty powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą barwy żółtej lub pomarańczowej z odblaskami.
3. Znaki drogowe należy wykonać o grupę większe od znaków istniejących, tj. znaki średnie. Lica znaków z folii odblaskowej typu 2 lub z folii pryzmatycznej.
4. Oznakowanie pionowe należy ustawić z zachowaniem skrajni poziomej i pionowej. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy.
5. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być wykonane z tworzywa sztucznego, pokryte folią odblaskową.
6. Wszystkie elementy oznakowania powinny odpowiadać przepisom zawartym w Rozporządzeniu 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 oraz w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.
7. Wszystkie projektowane znaki tymczasowe oraz urządzenia brd powinny posiadać certyfikat bezpieczeństwa „B”.
 8. W czasie prowadzenia robót należy zapewnić bezpieczeństwo i ciągłość ruchu pieszego.
 9. Pojazdy budowy i odkład ziemi z wykopów nie może blokować przejazdu i utrudniać ruchu pieszego.
 10. Sygnalizatory w terenie należy rozmieścić z zachowaniem skrajni poziomych i pionowych zgodnie z załącznikiem z dn. 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. nr 220, poz. 2181).
 11. W razie konieczności program wahadłowej sygnalizacji świetlnej dostosować do zmiennych natężeń ruchu oraz na bieżąco dokonywać zmian w programach wahadłowych sygnalizacji świetlnych.
 12. W przypadku trudności w przejeździe przez zawężone odcinki jezdni (również w przypadku funkcjonowania projektowanej sygnalizacji świetlnej) wprowadzić ręczne kierowanie ruchem przez uprawnionych pracowników budowy.
 13. Po wprowadzeniu przedmiotowej czasowej organizacji ruchu należy przeanalizować jej efektywność i w razie konieczności przeprowadzić korekty.

Po uzyskaniu zatwierdzenia czasowej organizacji ruchu Wykonawca powinien wystąpić do zarządcy drogi z wnioskiem o wydanie zezwolenia na czasowe zajęcie pasa drogowego w związku z prowadzeniem robót budowlanych. Wniosek ten wraz z kompletem następujących załączników:

1. szczegółowy plan sytuacyjny w skali 1:1000 lub 1:500 z zaznaczeniem granic działki drogowej i podaniem wymiarów planowanej powierzchni zajęcia pasa drogowego długość i szerokość;
2. zatwierdzony projekt organizacji ruchu (jeżeli zajęcie pasa ruchu drogowego wpływa na ruch drogowy, ogranicza widoczność na drodze lub powoduje zmiany w istniejącej organizacji ruchu pojazdów lub pieszych);
3. jeżeli nie jest wymagany projekt organizacji ruchu to należy dodatkowo dołączyć ogólny plan orientacyjny w skali 1:10 000 lub 1: 25 000 z zaznaczeniem zajmowanego odcinka pasa drogowego, oraz informację (projekt uproszczony) o sposobie zabezpieczenia robót;
4. oświadczenie o posiadaniu ważnego pozwolenia na budowę obiektu umieszczanego w pasie drogowym lub zgłoszeniu budowy lub prowadzonych robót właściwemu organowi administracji architektoniczno-budowlanej;
5. projekt budowlany urządzeń umieszczanych w pasie drogowym;
6. harmonogram prowadzonych robót (w przypadku etapowego prowadzenia robót);
7. decyzję lokalizacyjną (art. 39 ustawy o drogach publicznych z dnia 21.03.1985 r);
8. odpis z Krajowego Rejestru Sądowego (KRS) lub wpisu do ewidencji działalności gospodarczej. W przypadku podpisania wniosku przez osobę niewymienioną w KRS do składania oświadczeń i podpisywania w imieniu podmiotu, należy dołączyć pełnomocnictwo wraz z opłatą skarbową.
9. upoważnienie/pełnomocnictwo do występowania w imieniu inwestora.

należy złożyć do zarządcy drogi z co najmniej miesięcznym wyprzedzeniem.

Wzór wniosku można pobrać z poniżej wymienionej strony internetowej:

<http://www.zditm.szczecin.pl/zditm/katalog-spraw,uzyskiwanie-zezwolen-na-zajecie-pasa-drogowego-w-celu-prowadzenia-robot-i-umieszczenia-urzadzen-infr>

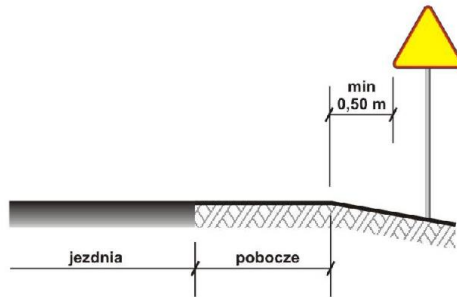
Zgodnie z §12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. z 2016 r. poz. 314) jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Mając na uwadze §12 ust. 4 powyższego rozporządzenia, jeżeli w terminie, o którym mowa w §8 ust. 7, brak jest zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, organ zarządzający ruchem informuje zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

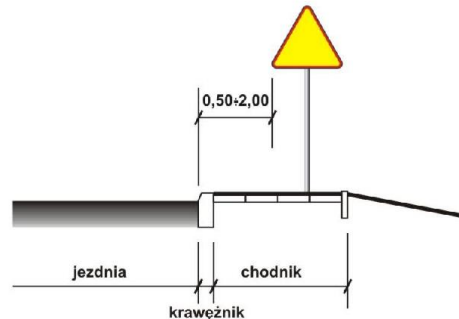
Zgodnie z art. 20 pkt. 7 i 8 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 698 z późn. zm.) zarządca drogi koordynuje roboty w pasie drogowym oraz wydaje zezwolenie na zajęcie pasa drogowego w terminie określonym w zatwierdzeniu czasowej organizacji ruchu.

Wzory ustawienia znaków drogowych

1. Odległość znaków od krawędzi jezdni



a) na drogach z poboczem gruntowym



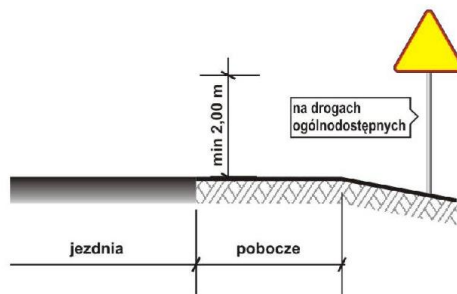
b) na ulicach

UWAGA!

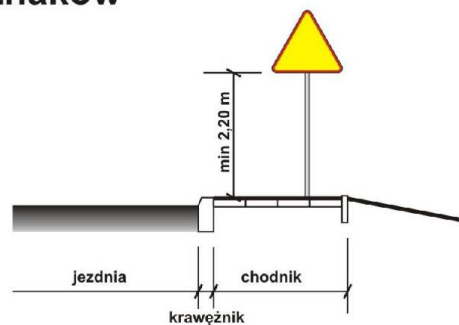
W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony, na drogach z poboczami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni.

W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w odległości nie większej niż 5m od krawędzi jezdni.

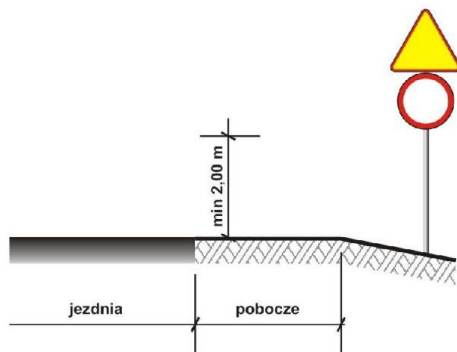
2. Wysokość umieszczania znaków



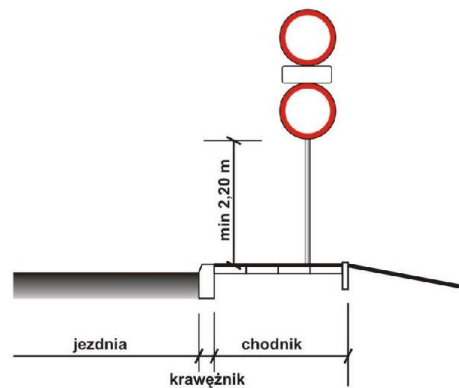
a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach.



b) kategorii A, B, C, D, F, G na ulicach



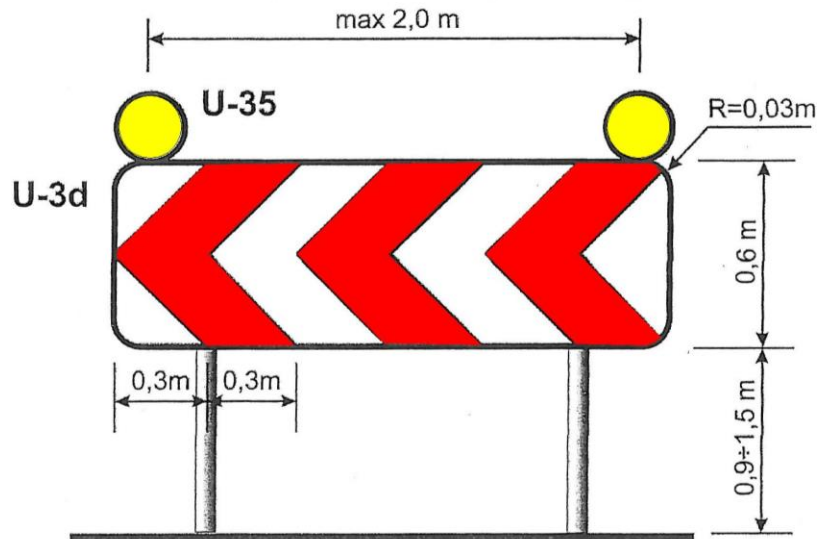
c) dwóch na jednym słupku na drogach innych niż ulice,



d) dwóch na jednym słupku na ulicach,

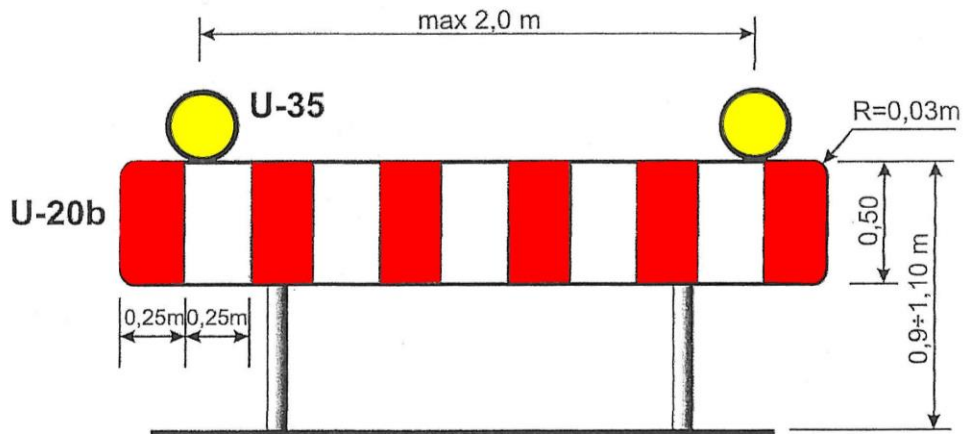
Wzór ustawienia wygradzeń poprzecznych

Tablica prowadząca ciągła



Długość tablicy kierującej nie może być krótsza niż 1,2 m.
Powinna być pokryta materiałem odblaskowym na całej powierzchni.

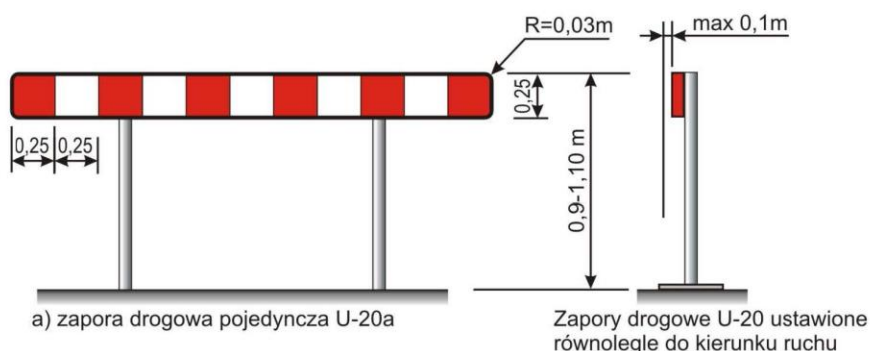
Zapora drogowa pojedyncza szeroka



Długość zapory drogowej nie może być krótsza niż 0,75 m i dłuższa niż 2,75 m.

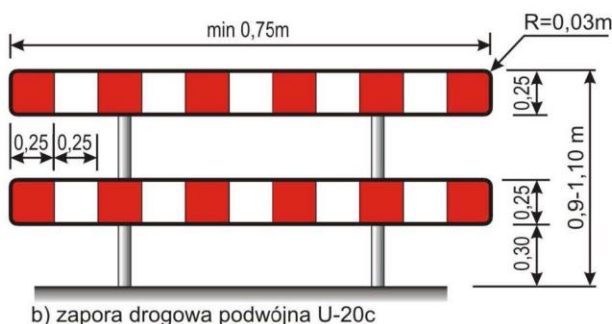
W celu ostrzeżenia kierujących pojazdami o występujących przeszkodach na drodze, zawsze przy zastosowaniu wygradzeń poprzecznych nad ustawionymi w poprzek jezdni tablicami prowadzącymi (U-3d) i zaporami drogowymi szerokimi (U-20b) należy umieścić światła koloru żółtego (U-35) w odstępach max. co 2,0m. Światła te przy normalnej przejrzystości powietrza powinny być widoczne z odległości co najmniej 250m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 120 ± 15 cykli na minutę.

11

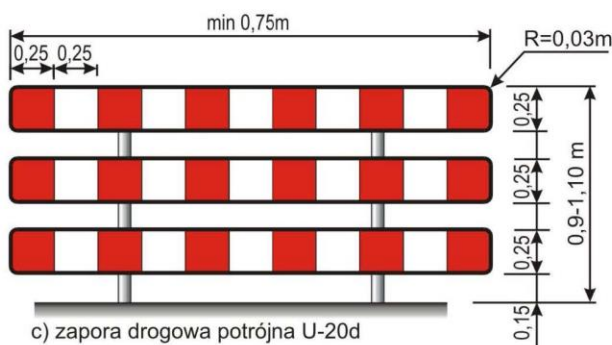


Zapory drogowe pojedyncze U-20a stosuje się do wygrodzeń miejsc robót prowadzonych w pasie drogowym a głównie do wygrodzenia wzdłuż Jezdni.

Przy wygrodzeniach wzdłuż jezdni nie dopuszcza się występowanie przerw w ciągu zapór.



Zapory drogowe podwójne U-20c należy stosować do wygradzania miejsc robót prowadzonych na chodnikach ciągach pieszych, pieszo - rowerowych lub ścieżkach rowerowych.
Dla poprawy bezpieczeństwa pieszych szczególnie w miejscach zwiększonego natężenia ruchu dzieci np. w pobliżu szkół podstawowych, przedszkoli itp. zaleca się stosowanie zapory drogowej potrójnej.



W terenie zabudowanym zapora drogowa umieszczona bezpośrednio na skrzyżowaniu nie powinna ograniczać kierującym widoczności innych uczestników ruchu. W takich sytuacjach dopuszcza się umieszczenie zapory na wysokości powyżej 0,9m.

Uwaga!

1. Zapory drogowe powinny być pokryte po obu stronach pasami białymi i czerwonymi na przemian.
2. Wszystkie zapory rozpoczynają się i kończą polem czerwonym.
3. Zapory drogowe stosowane do wyghrodzenia części jezdni powinny mieć lica wykonane z folii odbłaskowej.
4. Dopuszczalne długości zapór drogowych wynoszą: 750, 1250, 2250 i 2750 mm.
5. Zapory drogowe muszą być wykonane z materiałów nie stanowiących zagrożenie dla osób i mienia, powinna powinny mieć naroża wyokrągłone $R_{\min}=30\text{mm}$.
6. Zaleca się stosowanie zapór drogowych wykonanych z tworzyw sztucznych.

7. TERMIN WPROWADZENIA CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu – od dnia 3 września 2025 r.

Termin przywrócenia stałej organizacji ruchu – do dnia 30 czerwca 2026 r.

Opracował:

mgr inż. Marcin Wróbel

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA