



Usługi Inżynieryjne i Doradztwo „OLBARK”  
mgr inż. Arkadiusz Olborski  
44-238 Czerwionka-Leszczyny, ul. Chopina 4a/7  
Tel: +48 503 415 138  
Mail: [biuro@olbark.pl](mailto:biuro@olbark.pl)  
[www.olbark.pl](http://www.olbark.pl)

**„Przebudowa drogi gminnej ulicy Kwiatowej, Osiedlowej i Krótkiej  
wraz z odwodnieniem w miejscowości Hażlach”**

## ***PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU ULICA KWIATOWA i ULICA LIPOWA***

Zamawiający:

**GMINA HAŻLACH**  
43-419 Hażlach, ul. Główna 57

Opracował: Arkadiusz Olborski

Maj 2015r



## SPIS TREŚCI

1. Podstawa opracowania. ....	str. 3
2. Dane ogólne .....	str. 3
3. Charakterystyka miejsca .....	str. 3
4. Opis oznakowania .....	str. 4
5. Dodatkowe uwagi.....	str. 10
6. Termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu.....	str. 10
7. Termin przywrócenia istniejącej /docelowej organizacji ruchu.....	str. 10
8. Część rysunkowa.....	str. 10

## 1. Podstawa opracowania.

Do opracowania projektu czasowej organizacji ruchu wykorzystano następujące opracowania:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku 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, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 58, poz. 515, tekst jednolity z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 z dnia 12.10.2002 r.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z dnia 14 października 2003 r.);
- Materiały uzyskane od Zamawiającego.

## 2. Dane ogólne

Zamierzenie budowlane obejmuje:

- Wykonanie rozbiórki nawierzchni jezdni;
- Budowa kanalizacji deszczowej wraz z wpustami ulicznymi;
- Wykonanie pełnej konstrukcji nawierzchni jezdni;
- Wykonanie elementów wykończenia ulic;
- Wykonanie elementów odwodnienia powierzchniowego;

Opracowany projekt czasowej organizacji ruchu obejmuje:

- oznakowanie pionowe
- usytuowanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego;

## 3. Charakterystyka miejsca

Zadanie zlokalizowane jest w Hażlachu przy ulicy Kwiatowej oraz ulicy Lipowej (*rysunek nr 1 i 2*). Podczas wizji w terenie stwierdzono, że istniejąca ulica Kwiatowa ma szerokość od 3,00 do 3,20m, a ulica Lipowa szerokość od 3,30 do 3,60m. Obydwie ulice mają nawierzchnię asfaltową. Ulica Kwiatowa biegnie w terenie zabudowanym, o zabudowie jednorodzinnej. Natężenie ruchu na drodze określono jako małe.

Ulica Lipowa na projektowanym odcinku biegnie w większości w terenie niezabudowanym. Natężenie ruchu na drodze określono jako małe.

### **Opis istniejącego oznakowania**

Istniejące oznakowanie ma charakter oznakowania stałego, docelowego. Jego stan został określony jako dobry. Szczegółowe informacje dotyczące oznakowania istniejącego zostały zamieszczone na *rysunku nr 3, 4 i 5* powyższego projektu.

#### 4. Opis oznakowania

Oznakowanie pionowe dla przedmiotowej przebudowy należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników nr 1–4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dziennik Ustaw – załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku.

Wszystkie znaki pionowe i tablice powinny być odblaskowe, wykonane jako średnie na drodze gminnej, z folii typu 2 lub folii przyrmatycznej oraz powinny mieć odpowiednie aprobaty techniczne. Należy pamiętać, aby krawędzie tarcz i tablic były zaokrąglone oraz dwukrotnie wygięte do rewersu tarczy /tablicy.

Zamierzenie budowlane obejmuje:

- Wykonanie rozbiórki nawierzchni jezdni;
- Budowa kanalizacji deszczowej wraz z wpustami ulicznymi;
- Wykonanie pełnej konstrukcji nawierzchni jezdni;
- Wykonanie elementów wykończenia ulic;
- Wykonanie elementów odwodnienia powierzchniowego;
- Ruch jest przeprowadzony zgodnie z czasowym oznakowaniem ruchu.

Wszystkie elementy bezpieczeństwa ruchu należy ustawić w sposób zapewniający odpowiednią widoczność oraz bezpieczny przejazd pojazdów.

Bezwzględnie należy zabezpieczyć miejsce prac, tak aby nie stwarzał niebezpieczeństwa dla ruchu samochodowego oraz w szczególności pieszego.

#### **Opis czasowego oznakowania**

Czasowa organizacja ruchu została podzielona na 2 etapy.

- Etap 1 dotyczy wykonania przebudowy ulicy Kwiatowej wraz z odwodnieniem. Długość odcinka wynosi ok. 252,00m
- Etap 2 dotyczy wykonania odtworzenia rowu przydrożnego wraz z remontem przepustów. Długość odcinka wynosi ok. 93,00m.

#### Etap 1 (rysunek nr 3 i 4)

Roboty na ulicy Kwiatowej od strony drogi wewnętrznej zabezpieczono poprzez zastosowanie znaku B-1 wraz z tabliczką „Nie dotyczy mieszkańców ul. Kwiatowej oraz pojazdów budowy” oraz znak A-14. Od strony ulicy Długiej, w odległości 10m od znaku D-40/D-41 powyższy zestaw znaków został uprzedzony znakiem D-4a. Znak D-4a na ulicy Długiej został uprzedzony przez znak D-4b i D-4c.

Na ulicy Kwiatowej od strony ulicy Lipowej zaprojektowano znak B-1 wraz z tabliczką „Nie dotyczy mieszkańców ul. Kwiatowej oraz pojazdów budowy” oraz znak A-14. Na ulicy Lipowej powyższy zestaw znaków od strony zachodniej w odległości 50m został uprzedzony znakiem B-22 wraz z tabliczką „Nie dotyczy mieszkańców ul. Kwiatowej oraz pojazdów budowy”.

Na ulicy Lipowej od strony zachodniej w odległości 30m od zamknięcia zaprojektowano znak A-14.

Od strony wschodniej w odległości 50m został uprzedzony znakiem B-21 wraz z tabliczką „Nie dotyczy mieszkańców ul. Kwiatowej oraz pojazdów budowy”. Na ulicy Lipowej od strony wschodniej w odległości 20m od zamknięcia zaprojektowano znak A-14.

### Etap 1 (schemat I-V)

Z uwagi na fakt, że dojazd dla mieszkańców ulicy Kwiatowej zostanie zachowany należy wprowadzić wewnętrzną organizację ruchu. Oznakowanie zostało przedstawione w schematach.

#### *Schemat I*

Od strony początku lokalnego kilometraża zaprojektowano zabezpieczenie robót poprzez zastosowanie zapory U-3d, na której umieszczono lampy zmierzchowe koloru żółtego. Zapora została uprzedzona w odległości 60m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 90 znakami A-12b z A-14. W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia.

Od strony końca lokalnego kilometraża zaprojektowano zabezpieczenie robót poprzez zastosowanie zapory U-20b. Zapora została uprzedzona w odległości 60m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 90 znakami A-12c z A-14. W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia. Od strony osi jezdni zakres robót został zabezpieczony zaporami U-21a/b rozmieszczonymi co 10m.

Ruch pieszy i rowerowy na powyższym odcinku robót zostanie zachowany.

Zagrożenia, na które są narażeni piesi podczas prowadzonych prac to:

- potrącenie przez sprzęt ciężki (koparka, koparko-ładowarka);
- potrącenie przez wywrotkę obsługującą budowę.

Zawsze będzie możliwość przejścia lewą stroną jezdni. Strona prawa została wyłączona dla ruchu pieszego poprzez zastosowanie zapory U-20c, na której został umieszczony znak B-41 wraz z tabliczką przejście drugą stroną ulicy –powyższy zestaw znaków został zaprojektowany po stronie prawej (licząc od początku lokalnego kilometraża) od strony zapory U-3d oraz U-20b.

Z uwagi na konieczność kierowania ruchem w dokumentacji projektowej wskazano stanowisko do ręcznego kierowania ruchem. Od strony początku kilometraża odległość stanowiska od zakresu robót wynosi 10m, natomiast od strony końca kilometraża 20m. Powyższe czynności wykonywać mogą wyłącznie osoby odpowiednio przeszkolone i uprawnione do kierowania ruchem (posiadające odpowiednie uprawnienia i wyposażone w kamizelkę odblaskową zgodnie z rozporządzeniem).

Schemat robót został przedstawiony na *rysunku nr 6* dokumentacji.

#### *Schemat II*

Od strony końca lokalnego kilometraża zaprojektowano zabezpieczenie robót poprzez zastosowanie zapory U-3d, na której umieszczono lampy zmierzchowe koloru żółtego. Zapora została uprzedzona w odległości 60m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 90 znakami A-12b z A-14. W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia.

Od strony początku lokalnego kilometraża zaprojektowano zabezpieczenie robót poprzez zastosowanie zapory U-20b. Zapora została uprzedzona w odległości 60m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 90 znakami A-12c z A-14. W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia.

Od strony osi jezdni zakres robót został zabezpieczony zaporami U-21a/b rozmieszczonymi co 10m.

Ruch pieszy na powyższym odcinku robót zostanie zachowany.

Zagrożenia, na które są narażeni piesi podczas prowadzonych prac to:

- potrącenie przez sprzęt ciężki (koparka, koparko-ładowarka);
- potrącenie przez wywrotkę obsługującą budowę.

Zawsze będzie możliwość przejścia prawą stroną jezdni. Strona lewa została wyłączona dla ruchu pieszego poprzez zastosowanie zapory U-20c, na której został umieszczony znak B-41 wraz z tabliczką przejście drugą stroną ulicy –powyższy zestaw znaków został zaprojektowany po stronie lewej (licząc od początku lokalnego kilometraża) od strony zapory U-3d oraz U-20b.

Z uwagi na konieczność kierowania ruchem w dokumentacji projektowej wskazano stanowisko do ręcznego kierowania ruchem. Od strony początku kilometraża odległość stanowiska od zakresu robót wynosi 20m, natomiast od strony końca kilometraża 10m. Powyższe czynności wykonywać mogą wyłącznie osoby odpowiednio przeszkolone i uprawnione do kierowania ruchem (posiadające odpowiednie uprawnienia i wyposażone w kamizelkę odblaskową zgodnie z rozporządzeniem).

Schemat robót został przedstawiony na *rysunku nr 7* dokumentacji.

### *Schemat III*

Od strony kierunku A zaprojektowano zabezpieczenie robót poprzez zastosowanie zapory U-3d, na której umieszczono lampy zmierzchowe koloru żółtego. Zapora została uprzedzona w odległości 60m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 90 znakami A-12b z A-14. W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia.

Od strony kierunku B zaprojektowano zabezpieczenie robót poprzez zastosowanie zapory U-20b. Zapora została uprzedzona w odległości 60m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 90 znakami A-12c z A-14. W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia.

Od strony kierunku C zaprojektowano zabezpieczenie robót poprzez zastosowanie zapory U-20b. Zapora została uprzedzona w odległości 60m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 90 znakami A-12c z A-14. W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia.

Od strony osi jezdni zakres robót został zabezpieczony zaporami U-21a/b rozmieszczonymi co 10m.

Ruch pieszy na powyższym odcinku robót zostanie zachowany.

Zagrożenia, na które są narażeni piesi podczas prowadzonych prac to:

- potrącenie przez sprzęt ciężki (koparka, koparko-ładowarka);
- potrącenie przez wywrotkę obsługującą budowę.

Zawsze będzie możliwość przejścia przeciwnie do robót stroną jezdni. Strona na której będą prowadzone roboty została wyłączona dla ruchu pieszego poprzez zastosowanie zapory U-20c, na której został umieszczony znak B-41 wraz z tabliczką przejście drugą stroną ulicy zlokalizowany od strony zapory U-3d oraz U-20b.

Z uwagi na konieczność kierowania ruchem w dokumentacji projektowej wskazano stanowisko do ręcznego kierowania ruchem. Od strony kierunku A odległość stanowiska od zakresu robót wynosi 10m, natomiast od strony kierunku B 20m i kierunku C 20m.

Powyższe czynności wykonywać mogą wyłącznie osoby odpowiednio przeszkolone i uprawnione do kierowania ruchem (posiadające odpowiednie uprawnienia i wyposażone w kamizelkę odblaskową zgodnie z rozporządzeniem).

Schemat robót został przedstawiony na *rysunku nr 8* dokumentacji.

#### *Schemat IV*

Od strony kierunku A zaprojektowano zabezpieczenie robót poprzez zastosowanie zapory U-3d, na której umieszczono lampy zmierzchowe koloru żółtego. Zapora została uprzedzona w odległości 60m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 90 znakami A-12b z A-14. W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia.

Od strony kierunku B zaprojektowano zabezpieczenie robót poprzez zastosowanie zapory U-20b. Zapora została uprzedzona w odległości 60m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 90 znakami A-12c z A-14. W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia.

Od strony kierunku C zaprojektowano zabezpieczenie robót poprzez zastosowanie zapory U-3d, na której umieszczono lampy zmierzchowe koloru żółtego. Zapora została uprzedzona w odległości 60m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 90 znakami A-12b z A-14. W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia.

Od strony osi jezdni zakres robót został zabezpieczony zaporami U-21a/b rozmieszczonymi co 10m.

Ruch pieszy na powyższym odcinku robót zostanie zachowany.

Zagrożenia, na które są narażeni piesi podczas prowadzonych prac to:

- potrącenie przez sprzęt ciężki (koparka, koparko-ładowarka);
- potrącenie przez wywrotkę obsługującą budowę.

Zawsze będzie możliwość przejścia przeciwległą do robót stroną jezdni. Strona na której będą prowadzone roboty, została wyłączona dla ruchu pieszego poprzez zastosowanie zapory U-20c, na której został umieszczony znak B-41 wraz z tabliczką przejście drugą stroną ulicy zlokalizowany od strony zapory U-3d oraz U-20b.

Z uwagi na konieczność kierowania ruchem w dokumentacji projektowej wskazano stanowisko do ręcznego kierowania ruchem. Od strony kierunku A odległość stanowiska od zakresu robót wynosi 10m, natomiast od strony kierunku B 20m i kierunku C 10m.

Powyższe czynności wykonywać mogą wyłącznie osoby odpowiednio przeszkolone i uprawnione do kierowania ruchem (posiadające odpowiednie uprawnienia i wyposażone w kamizelkę odblaskową zgodnie z rozporządzeniem).

Schemat robót został przedstawiony na *rysunku nr 9* dokumentacji.

#### *Schemat V*

Od strony kierunku A zaprojektowano zabezpieczenie robót poprzez zastosowanie zapory U-20b. Zapora została uprzedzona w odległości 60m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 90 znakami A-12c z A-14. W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia.

Od strony kierunku B zaprojektowano zabezpieczenie robót poprzez zastosowanie zapory U-3b, na której umieszczono lampy zmierzchowe koloru żółtego. Zapora została uprzedzona w odległości 60m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 90 znakami A-12b z A-14. W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia.

Od strony kierunku C zaprojektowano w osi drogi o kierunku A-B zapory U-3a i U-3b. Powyższe zapory zostały uprzedzone w odległości 50m zestawem znaków B-25 i B33, natomiast w odległości 80 tablicą F-6 z piktogramem znaków A-12b z A-14 (kierunek A) i A-12c z A-14 (kierunek B). W odległości 60m od zakresu robót zaprojektowano znak B-42 odwołujący ograniczenia.

Od strony osi jezdni zakres robót został zabezpieczony zaporami U-21a/b rozmieszczonymi co 10m.

Ruch pieszy na powyższym odcinku robót zostanie zachowany.

Zagrożenia, na które są narażeni piesi podczas prowadzonych prac to:

- potrącenie przez sprzęt ciężki (koparka, koparko-ładowarka);
- potrącenie przez wywrotkę obsługującą budowę.

Zawsze będzie możliwość przejścia przeciwnie do robót stroną jezdni. Strona na której będą prowadzone roboty, została wyłączona dla ruchu pieszego poprzez zastosowanie zapory U-20c, na której został umieszczony znak B-41 wraz z tabliczką przejście drugą stroną ulicy zlokalizowany od strony zapory U-3d oraz U-20b.

Z uwagi na konieczność kierowania ruchem w dokumentacji projektowej wskazano stanowisko do ręcznego kierowania ruchem. Od strony kierunku A odległość stanowiska od zakresu robót wynosi 20m, natomiast od strony kierunku B 10m i kierunku C 20m.

Powyższe czynności wykonywać mogą wyłącznie osoby odpowiednio przeszkolone i uprawnione do kierowania ruchem (posiadające odpowiednie uprawnienia i wyposażone w kamizelkę odblaskową zgodnie z rozporządzeniem).

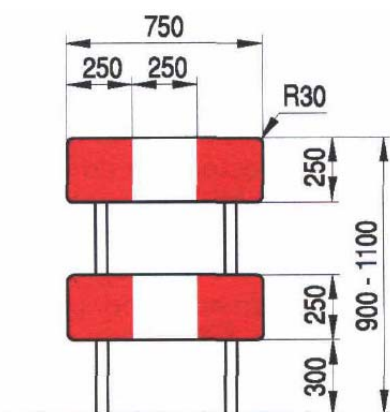
Schemat robót został przedstawiony na rysunku nr 10 dokumentacji.

Ruch pieszy na zamkniętym odcinku robót zostanie zachowany. Zawsze będzie możliwość przejścia /przejazdu lewą lub prawą stroną jezdni.

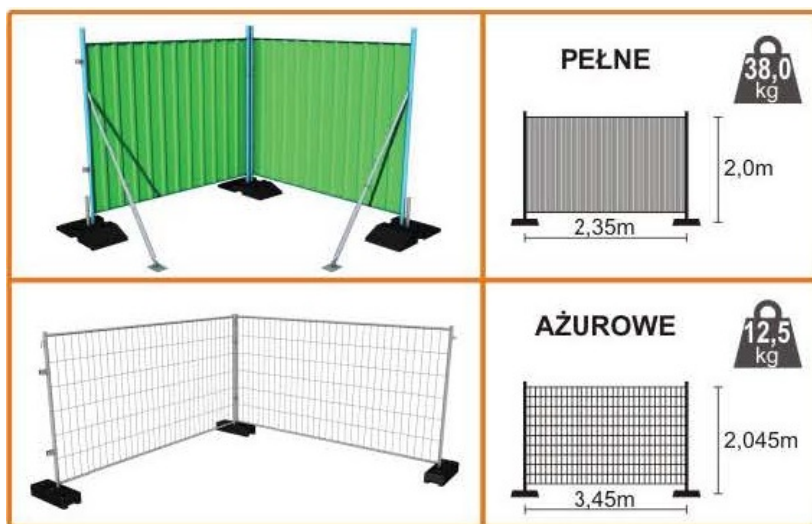
Zagrożenia, na które są narażeni piesi /rowerzyści podczas prowadzonych prac to:

- upadek do wykopu budowanej kanalizacji deszczowej;
- potrącenie przez sprzęt ciężki (frezarka, rozkładarka mas bitumicznych, koparka, koparko-ładowarka);
- potrącenie przez wywrotkę obsługującą budowę.

W czasie wykonywania robót związanych z budową kanalizacji deszczowej miejsce robót należy zabezpieczyć przez zastosowanie zapór U-20c oraz ogrodzeń systemowych pełnych lub ażurowych o wysokości nie mniejszej niż 2,00m, odpowiednio oznakowane przez elementy odblaskowe oraz tabliczki „Uwaga głębokie wykop” oraz „Nieupoważnionym wstęp wzbroniony”.



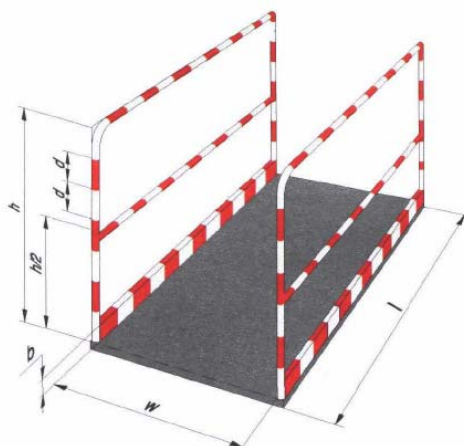
Zapora U-20c



Ogrodzenie miejsca robót pełne /ażurowe

Wszystkie miejsca, w których będą montowane włazy studni rewizyjnych oraz wpusty studni ściekowych należy czasowo zabezpieczyć blachą przytwierdzoną do podłoża w sposób uniemożliwiający ich naruszenie przez osoby niepowołane.

W sytuacji, gdy wykop będzie przecinał czasowy ciąg komunikacyjny dla pieszych /rowerzystów, należy stosować kładkę U-28 ustawione i przytwierdzone do podłoża zgodnie z przeznaczeniem.



Kładka dla pieszych U-28

Podczas pracy sprzętu ciężkiego odpowiednio przeszkolony i uprawniony do kierowania ruchem pracownik firmy wykonawczej (posiadający odpowiednie uprawnienia i wyposażony w kamizelkę odblaskową zgodnie z rozporządzeniem), każdorazowo będzie instruował i przeprowadzał pieszych i rowerzystów. Podczas powyższej sytuacji pracownik będzie wstrzymywał pracę sprzętu (operatorzy są zobowiązani do zatrzymania i wyłączenia maszyny).

Z uwagi na lokalizację zakresu robót należy zachować istniejące oznakowanie na ulicach przyległych do ulicy Długiej. Jeśli będzie kolidowało z robotami drogowymi, to należy je przestawić w kierunku pobocza z zachowaniem odpowiedniej wysokości oraz widoczności. Po zakończeniu robót przestawione znaki należy ustawić w pierwotnym miejscu.

Na czas prowadzenia robót kolidujące istniejące oznakowanie pionowe, które nie ma wpływu na ruch należy zakryć i zabezpieczyć przed uszkodzeniem.

Z uwagi na lokalizację zakresu robót należy zachować istniejące oznakowanie. Jeśli będzie kolidowało z robotami drogowymi, to należy je przestawić w kierunku pobocza z zachowaniem odpowiedniej wysokości oraz widoczności.

Na czas prowadzenia robót kolidujące istniejące oznakowanie pionowe, które nie ma wpływu na ruch należy zakryć i zabezpieczyć przed uszkodzeniem (maszyny).

### Etap 2 (rysunek nr 5)

Z uwagi na fakt, że roboty będą się odbywać w poboczu jezdni założono, że ulica Lipowa zostanie zwężona do 2,80m.

Na ulicy Lipowej zakres robót od strony zachodniej został zabezpieczony zaporą U-3d. W odległości 60m od zapory ustawiono zestawem znaków B-25 z B-33 oraz 90m znakami A-12b z A14.

Od strony wschodniej roboty na ulicy Lipowej zabezpieczono zaporą U-20b. W odległości 60m zapora została uprzedzona zestawem znaków B-25 z B-33 oraz 90m znakami A-12c z A14. Ograniczenia zostały odwołane przez znak B-42, umieszczony 60m od zapory U-20b.

Z uwagi na fakt, że droga biegnie w terenie niezabudowanym, w odległości 120m od zapory zaprojektowano znak B-33 zmniejszający prędkość z 90km/h do 60km/h.

Krawędź robót zabezpieczono zaporami U-21 a/b rozmieszczonymi co 10m.

Ruch pieszy zabezpieczono poprzez zaprojektowanie zapory U-20c, na której umieszczono tarczę B-41 wraz z tabliczką „Przeście drugą stroną ulicy”.

Z uwagi na lokalizację zakresu robót należy zachować istniejące oznakowanie. Jeśli będzie kolidowało z robotami drogowymi, to należy je przestawić w kierunku pobocza z zachowaniem odpowiedniej wysokości oraz widoczności.

Na czas prowadzenia robót kolidujące istniejące oznakowanie pionowe, które nie ma wpływu na ruch należy zakryć i zabezpieczyć przed uszkodzeniem.

W skrajnych przypadkach (zwiększenia natężenia ruchu) należy ruchem kierować ręcznie. Powyższe czynności mogą zostać wykonane przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia oraz wyposażone w zgodne z rozporządzeniem kamizelki odblaskowe i tarcze.

## 5. Dodatkowe uwagi

- Oznakowanie dla przedmiotowych odcinków robót należy wykonać na podstawie załączonych rysunków zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r., w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. nr 170, poz. 1393, załącznikami nr 1–4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, 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 z dnia 23 grudnia 2003 r. oraz „Instrukcją oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym”;
- Roboty drogowe należy wykonywać w sposób ograniczający do minimum trudności z dojazdem i dojściem do przyległych obiektów;
- Podczas prowadzenia robót należy kontrolować ustawienie oznakowania i zabezpieczenia, stwierdzone nieprawidłowości natychmiast usuwać.

## 6. Termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu

Po uzyskaniu potrzebnych zezwoleń i uzgodnień oznakowanie zostanie wprowadzone w czerwcu 2016 roku. O dokładnym terminie, z odpowiednim wyprzedzeniem zawiadomi Wykonawca robót.

## 7. Termin przywrócenia istniejącej /docelowej organizacji ruchu

Istniejące /docelowe oznakowanie zostanie przywrócone najpóźniej do 31 grudnia 2016 roku. O powyższym fakcie zawiadomi Wykonawca.

## 8. Część rysunkowa

Rysunek nr 1 – Lokalizacja zadania w skali 1:25000

Rysunek nr 2 – Lokalizacja rysunków w skali 1:5000

Rysunek nr 3 – Etap 1 w skali 1:1000

Rysunek nr 4 – Etap 1 w skali 1:1000

Rysunek nr 5 – Etap 2 w skali 1:1000

Rysunek nr 6 – Schemat I w skali 1:1000

Rysunek nr 7 – Schemat II w skali 1:1000

Rysunek nr 8 – Schemat III w skali 1:1000

Rysunek nr 9 – Schemat IV w skali 1:1000

Rysunek nr 10 – Schemat V w skali 1:1000