

Nazwa i adres obiektu:

**Budowa przedłużenia ulicy Wojska Polskiego
na odcinku od Al. Niepodległości
do ul. Stanisława Staszica w Inowrocławiu**

Rodzaj opracowania

PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa i adres zamawiającego / inwestora

**Miasto Inowrocław
ul. Prezydenta Franklina Roosevelta
88-100 Inowrocław**

Opracował:		
-------------------	--	--

Data opracowania

Maj 2018

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- *Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002 r, Nr 170 poz 1393z późniejszymi zmianami)*
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729z późniejszymi zmianami),*
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181z późniejszymi zmianami),*
- *Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 20 czerwca 1997 r., nr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami).*

2. Przedmiot opracowania:

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu wykonywana na zlecenie Miasta Inowrocław dla inwestycji drogowej polegającej na przedłużeniu łącznika drogowego ul. Prymasa Józefa Glempa (DG nr 151485C).

3. Stan istniejący:

Początkiem opracowania jest skrzyżowanie ulicy Staropoznańskiej (DG 151388C) z istniejącym odcinkiem ulicy Kardynała Józefa Glempa, a koniec znajduje się na terenie istniejących ogrodów działkowych. W stanie istniejącym ulica Prymasa Józefa Glempa posiada dwie jezdnie, jednokierunkowe, o dwóch pasach ruchu każda, nawierzchni bitumicznej i szerokości 7m. Obok jezdni na której ruch odbywa się w kierunku Alei Niepodległości istnieje ciąg pieszy o nawierzchni z kostki betonowej oddzielony odcinkowo pasem zieleni lub zatoką parkingową, natomiast przy jezdni w przeciwnym kierunku istnieje ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni z kostki betonowej oddzielnymi odcinkowo od jezdni pasem zieleni lub zatoką parkingową. Ciąg rowerowy jest poprowadzony dalej niż ciąg pieszy i prowadzi do skrzyżowania ulic Staszica, Górnicy oraz Poznańskiej. Jezdnie posiadają oznakowanie pionowe oraz poziome w zakresie linii segregacyjnych. Na końcu ulicy Glempa przed lewoskrętem w ulicę Staropoznańską istnieje przejście dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym. Na obszarze, gdzie ma powstać inwestycja znajdują się ogrody działkowe. W stanie istniejącym na terenie objętym opracowaniem znajdują się ciągi komunikacyjne, w skład których wchodzi:

Droga gminna nr 151485C (ul. Kardynała Józefa Glempa)

W stanie istniejącym droga posiada dwie jezdnie o nawierzchni bitumicznej o szerokości 7m. Przy jezdni lewej (kierunek do Alei Niepodległości) znajduje się ciąg pieszy o szerokości 2m, oddzielony zatoką postojową lub pasem zieleni, natomiast przy jezdni prawej znajduje się ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 4m, oddzielony zatoką

postojową lub pasem zieleni. Ciąg pieszy jak i pieszo-rowerowy ma nawierzchnie z kostki betonowej.

Oznakowanie istniejące:

- w stanie istniejącym na odcinku objętym opracowaniem znajduje się oznakowanie:
 - C-4 + D-3 + B-2 + B-21, do oznakowania jezdni jednokierunkowych,
 - D-18 + T-3a, przy zatokach parkingowych,
 - D-1 do wyznaczenia pierwszeństwa ruchu (ul. Glempa) na skrzyżowaniu z ulicą Staropoznańską,
 - D-6b, do informowania o przejściach z przejazdami rowerowymi,
 - C-16, C-16/13, do oznakowania ciągów pieszych i pieszo-rowerowych,
 - U-3d, U-20c wygradzenia dla pojazdów i pieszych na końcu odcinka jezdni i chodnika
- oznakowanie pionowe jest uzupełnione o właściwe oznakowanie poziome (P-1b, P-7a, P-9, P-10, P-11, P-14, P-19, P-21)

Droga gminna nr 151388C (ul. Staropoznańska)

W stanie istniejącym droga posiada jezdnie o nawierzchni bitumicznej o szerokości 6m. Na odcinku z wlotem południowo-zachodnim do ul. Kardynała Józefa Glempa istnieje po lewej stronie jezdni ciąg pieszy i po prawej stronie ciąg pieszo-rowerowy. Oba ciągi posiadają nawierzchnie z kostki betonowej. Na wlocie północno-wschodnim do ul. Kardynała Józefa Glempa po lewej stronie jezdni znajduje się ciąg pieszy, po prawej stronie jezdni ciąg rowerowy. Oba ciągi posiadają nawierzchnie z kostki betonowej.

- w stanie istniejącym na odcinku objętym opracowaniem znajduje się oznakowanie:
 - A-7, na obu wlotach,
 - C-2, do oznakowania prawidłowego toru jazdy na skrzyżowaniu,
 - D-6 + D-6b, do oznakowania przejść i przejść dla pieszych z przejazdami dla rowerów,
 - D-18, T-3a, przy zatokach parkingowych,
 - C-16/13, do oznakowania ciągu pieszo-rowerowego
- oznakowanie pionowe jest uzupełnione o właściwe oznakowanie poziome (P-1b, P-4, P-10, P-11, P-13, P-14)

4. Charakterystyka dróg i ruchu oraz potencjalne zagrożenia dla odcinka objętego niniejszym opracowaniem.

- Droga gminna nr 151388C (ul. Staropoznańska):
 - klasa drogi: L
 - szerokość jezdni : 6 m

- na odcinku z wlotem SE do ulicy Kardynała Józefa Glempa ciąg pieszy po lewej stronie jezdni i ciąg pieszo-rowerowy po prawej stronie jezdni, natomiast na odcinku z wlotem NE do ulicy Kardynała Józefa Glempa ciąg pieszy po lewej stronie jezdni i ciąg rowerowy po prawej stronie jezdni
- ruch kołowy o małym natężeniu, sporadyczne występowanie pojazdów ciężkich i wolnobieżnych
- ruch pieszy o małym natężeniu,
- ruch rowerowy o średnim natężeniu.

➤ Droga gminna nr 151485C (ul. Kardynała Józefa Glempa)

- klasa drogi: Z
- szerokość jezdni: 7 m x 2
- ciąg pieszo-rowerowy (prawa strona) oraz pieszy (lewa strona)
- ruch o małym natężeniu, sporadyczne występowanie pojazdów ciężkich i wolnobieżnych
- ruch pieszy o małym natężeniu,
- ruch rowerowy o średnim natężeniu.

Potencjalne zagrożenia:

Podczas prowadzenia prac w pasach drogowych oraz w obrębach skrzyżowań na jezdni będą pojawiały się osoby oraz sprzęt specjalistyczny wykonujący pracę przy przebudowie. Z uwagi na konieczność zapewniania bezpieczeństwa w odniesieniu do użytkowników ruchu oraz osób pracujących przy przebudowie drogi należało opracować projekt czasowej organizacji. Podczas wykonywania prac w strefie robót i ich bliskości występują zagrożenia, które należy w sposób właściwy zabezpieczyć i o których należy ostrzec uczestników ruchu i osoby pracujące:

- najechanie przez pojazdy pracujące przy przebudowie oraz przez uczestników ruchu;
- potencjalne punkty kolizji z pojazdami obsługującymi budowę;
- możliwość zsunięcia z krawędzi jezdni w obrębie prowadzonych prac;
- możliwość upadku w wykopy technologiczne;
- możliwość uszkodzenia pojazdu podczas prac przy kruszeniu istniejącej nawierzchni;

5. Stan projektowany.

Oznakowanie poziome i pionowe przedstawiono na rys. nr 2. Projektuje się przedłużenie łącznika drogowego (ul. Prymasa Józefa Glempa) od skrzyżowania z ulicą Staropoznańską w kierunku węzła drogowego ulic: Górnicza, Staszica oraz Poznańska. Nowy odcinek jezdni będzie posiadał poniższe parametry:

- szerokość jezdni - 7m x 2

- szerokość chodnika - 2m
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 4m
- klasa drogi - Z
- prędkość projektowa - 50 km/h.

Na nowym odcinku mają powstać zatoki parkingowe z kostki betonowej.

Lokalizację robót ilustruje plan orientacyjny w skali 1:25 000 (rys. nr 1). Dla potrzeb placu budowy i bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzone prace należy oznakować według „Planu oznakowania” z podziałem na etapy (Etap I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII) w skali 1:500 (rys. nr 2.1 - 2.8).

6. Roboty oraz plan oznakowania dla poszczególnych prac.

Założenia ogólne do projektu:

- Pojazdy prowadzące roboty przy drogach, które ze względów technicznych wykonywanych prac muszą zająć na krótki okres czasu (np. w celu załadunku bądź rozładunku materiałów, itp.) większą powierzchnię niż wyznaczona w planach oznakowania winny być pod nadzorem osób uprawnionych do sterowania ruchem oraz wyposażone w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, widoczny od strony nadjeżdżających pojazdów z odległości co najmniej 500 m, przy dobrej przejrzystości powietrza.
- Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wyposażyć w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej U-35, widoczny od strony nadjeżdżających pojazdów z odległości co najmniej 500 m, przy dobrej przejrzystości powietrza.
- Na etapie wykonawstwa robót należy w sposób indywidualny uzgodnić utrudnienia w dojeździe do przyległych nieruchomości
- Osoby wykonujące pracę w pasie drogowym powinni być ubrani w kamizelki ostrzegawcze o barwie pomarańczowej lub żółtej wyposażone w odpowiednie elementy odbłaskowe.
- Krawędzie strefy robót dla prac prowadzonych wzdłuż jezdni w przypadku zawyżonego pasa ruchu, zawyżonego/zaniżonego pobocza, pasa awaryjnego należy zabezpieczyć poprzez ustawienie tablic kierujących U-21a/U-21b. Dla robót nieograniczających skrajni dopuszcza się ustawienie zapór drogowych U-20.
- Dla wyznaczenia miejsc prowadzonych robót należy zastosować właściwe zapory drogowe (element nie przedstawiony graficznie na rysunkach w celu zapewnienia ich czytelności – obowiązkowy do stosowania w terenie, ponadto w ciągu barier nie mogą występować przerwy w ich stawieniu)
 - zapora U-20a dla wygrozdzenia wzdłuż jezdni
 - zapora U-20b dla wygrozdzenia poprzecznego (na terenach innych niż ciągi piesze)
 - zapora U-20c dla robót prowadzonych na chodnikach i ciągach pieszo-rowerowych
 - dodatkowo dla strefy robót przy krawędzi jezdni od strony nadjeżdżającego pojazdu należy zastosować odpowiednie tablice kierujące U-3.
- Zaprojektowane **tymczasowe oznakowanie poziome** należy wykonać w kolorze żółtym w technologii cienkowarstwowej lub poprzez naklejenie taśmy barwy żółtej o szerokości minimum 12 cm. Materiały użyte do wykonania tymczasowego oznakowania poziomego muszą zapewniać odpowiednie parametry odbłaskowości oraz powinny charakteryzować się prostą metodą aplikacji oraz łatwością usuwania bez pozostawiania śladów lub niszczenia nawierzchni jezdni.
- W przypadkach nieprzewidzianych konfiguracji strefy robót nie wskazanych w niniejszym opracowaniu należy zastosować oznakowanie zgodnie z Katalogiem typowych schematów oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.

Niniejsza dokumentacja zakłada następujące oznakowanie tymczasowe:

Każdy z etapów (1-8) wymaga oznakowania zgodnie z przedstawionym projektem oznakowania pionowego i poziomego w zakresie ustawienia nowego oznakowania, usunięcia/zastąpienia istniejącego.

Etap I:

zakres:

Budowa części jezdni ulicy Kardynała Józefa Glempa wraz z ciągami pieszymi i zatokami postojowymi. Wyjazd z budowy usytuowany w miejscu istniejącej zaślepionej jezdni ulicy Kardynała Józefa Glempa.

oznakowanie strefy robót:

- wygrodenie ścieżki rowerowej zaporą U-20c,
 - ustawienie dwóch znaków A-30 z tabliczką "wyjazd z budowy" po dwóch stronach wyjazdu z budowy. Pierwszy na ulicy Staropoznańskiej, a drugi na odcinku między skrzyżowaniem ulicy Kardynała Józefa Glempa z wlotem południowym ulicy Staropoznańskiej, a skrzyżowaniem T z północnym wlotem ulicy Staropoznańskiej,
 - przed wyjazdem z budowy dodanie tabliczek "nie dotyczy pojazdów budowy" pod znakiem B-1 zlokalizowanych na wygrodeniach U-20b/U-3d
 - dodanie tabliczek do znaków C-4 ustawionych obustronnie w kierunku strefy robót "nie dotyczy pojazdów budowy" na ulicy Kardynała Józefa Glempa.
- Powyższe oznakowanie usunąć po zakończeniu prac.

stan pasa drogowego po zakończeniu prac:

Po wykonaniu prac dla zakresu określonego w przedmiotowym etapie prac przewiduje się zapewnienie przejeźdności przedmiotowego odcinka drogi wraz z odtworzeniem pasa drogowego zgodnie ze szczegółowymi uzgodnieniami z zarządcą drogi.

7. Sposób wydzielenia i oznakowania miejsc przewidywanych zagrożeń. Zasady bezpieczeństwa.

Strefy niebezpieczne wynikające z pracy maszyn drogowych.

Wyznaczony pracownik powinien obserwować prace koparki lub ładowarki, zapobiegać wejściu do strefy pracowników i osób postronnych.

Pracujące maszyny i urządzenia.

Samochody samowytładowcze i skrzyniowe, frezarki oraz inny ciężki sprzęt używany na budowie – powinien być wyposażony w automatyczne podawanie sygnałów dźwiękowych w czasie wykonywania manewru cofania. W przypadku braku możliwości automatycznego podawania sygnałów, kierowca lub operator zobowiązany będzie do ręcznego podawania sygnałów. Ponadto w/w sprzęt wyposażony powinien być w koguty błyskowe.

Wydzielanie i oznakowywanie miejsc prowadzenia robót budowlanych.

Oznakowanie i wydzielenie miejsc robót wykonywanych w obrębie jezdni, po których odbywa się ruch drogowy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Sposób zabezpieczenia budowy przed dostępem osób nieupoważnionych.

Zaplecza placu budowy oraz miejsca postojowe maszyn i pojazdów powinny być dozorowane, a dozorujący zobowiązani będą do niedopuszczania na dozorowany teren osób postronnych. Nadzór techniczny oraz brygadziści zobowiązani będą do zwracania uwagi na zbliżające się do miejsca wykonywania robót osoby postronne i informowanie ich o zakazie wstępu bezpośrednio do strefy robót - wszystkie osoby realizujące roboty budowlane będą wyposażone w identyfikującą ich odzież roboczą i ochronną.

Sposób zabezpieczenia parku maszynowego podczas przerw w pracy i w nocy przed przypadkowym uruchomieniem przez osoby nieupoważnione.

Operatorzy i kierowcy mają zakaz opuszczania kabiny w czasie pracy silnika. W przypadku konieczności opuszczenia kabiny, kierowca lub operator, zobowiązany jest do wyłączenia silnika, wyjęcia kluczyka ze stacyjki, pozostawienia drążka zmiany biegów w pozycji biegu wstecznego lub pierwszego, zamknięcia kabiny oraz podłożenia klinów pod koła w przypadku pozostawienia maszyny lub pojazdu na dużym spadku. Po zakończeniu pracy maszyny i pojazdy parkować w wyznaczonych miejscach na zapleczach placów budów lub na placach budów. Kabiny maszyn i pojazdów zamykać na zamki lub klódki, a teren parkowania dozorować. Teren parkowania maszyn i pojazdów powinien być oświetlony w godzinach nocnych światłem elektrycznym.

Sposób zabezpieczenia urządzeń elektrycznych.

Instalacja elektryczna na zapleczach placów budów i placach budów, powinna być zabezpieczona wyłącznikami różnicowo – prądowymi. Wszystkie elementy urządzeń elektrycznych znajdujące się pod napięciem zabezpieczyć osłonami

Sposób prowadzenia instruktażu pracowników:

Przed przystąpieniem do realizacji robót budowlanych szczególnie niebezpiecznych należy przeprowadzić

instruktaż pracowników w sposób zgodny z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlanych.

Instruktaż powinien określić:

- zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia;
- konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej zabezpieczającej przed skutkami zagrożeń;
- zasady bezpiecznego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osób.

Wszelkie prace należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa i higieny pracy oraz uwagami zawartymi w dokumentacji technicznej oraz uzgodnieniach i opiniach.

Przed przystąpieniem do robót należy sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Analiza skutków dla uczestników ruchu wprowadzonego oznakowania oraz opis zagrożeń

Wszystkie znaki wprowadzone niniejszym opracowaniem projektu organizacji ruchu poprzedzono analizą skutków jakie niesie dla uczestników ich wprowadzenie.

Wszystkie znaki wprowadzone niniejszymi opracowaniem poddano analizie na etapie wykonywania projektu podczas konsultacji z zarządcą drogi oraz zgodnie z wymaganiami zawartymi w szczegółowych warunkach technicznych dla znaków drogowych oraz warunków ich umieszczania na drodze.

Z uwagi na konieczność ostrzegania i informowania kierujących o prowadzonych pracach wprowadzone znaki ostrzegawcze i informacyjne oraz zakazu w obrębie robót spowolnią ruch i umożliwią kierowcom możliwość bezpiecznego wykonania właściwych manewrów zapewniając bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz osób pracujących w pasie drogowym.

Schematy ustawienia oznakowania:

Zasady umieszczania oznakowania na drodze opisano szczegółowo w pkt 1.5 załącznik nr 1 do stosownego rozporządzenia (*Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach*).

Znaki umieszcza się co do zasady po prawej stronie jezdni – dotyczą one jadących wszystkimi pasami ruchu. Znaki po lewej stronie umieszcza się w ściśle określonych przypadkach. Jeżeli znak po lewej stronie jest powtórzeniem znaku po prawej stronie należy go umieścić w tym samym przekroju drogi, chyba że warunki lokalne na to nie pozwalają lub przepisy szczegółowe stanowią inaczej.

Jeżeli znaki oznaczają zamknięcie drogi wówczas znaki umieszcza się na jezdni.

Sposób umieszczania znaków w układzie pionowym i poziomym oraz odległości między znakami, dopuszczalne konstrukcje na których znak należy umieścić oraz kąty pochyleń tarczy znaków określa pkt. 1.5.2 stosownego załącznika.

Odległości znaków od jezdni, oraz wysokość ich umieszczania określa pkt. 1.5.3 Poniżej załączono schematy umieszczania oznakowania z zachowaniem wymaganych przepisami prawa odległości.

Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wysięgnikach, konstrukcjach bramowych, wykonanych z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu. Dopuszcza się też do umieszczania znaków wykorzystywanie słupów linii telekomunikacyjnych, latarni, słupów trakcyjnych i masztów sygnalizatorów oraz ścian budynków i elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kotwowy lub eliptyczny.

UWAGA: Dla znaków pionowych drogowych dopuszcza się niewielkie zmiany ich lokalizacji w zakresie kilku metrów, które wynikają z konieczności ich przesunięcia dla uzyskania pełniejszej ich widoczności lub ich kolizji z istniejącymi.

Wszelkie uwagi przekazane przez zarządców dróg oraz zarządców ruchu należy uwzględnić i wprowadzić na etapie wykonawstwa.


8. Uwagi końcowe.

- oznakowanie naniesiono na podstawie wizji lokalnej w terenie,
- należy odtworzyć i wykonać oznakowanie poziome w rejonie prowadzonych prac,
- oznakowanie pionowe wykonać znakami o jeden rozmiar większymi niż stosowane do stałej organizacji ruchu na odcinku drogi objętej opracowaniem,
- znaki umieścić na wysokości min. 2,20m na chodniku i 2,0m na poboczu, pasie zieleni,
- słupki pionowych znaków drogowych czasowej organizacji ruchu należy wyróżnić naklejkami w postaci pasków żółtej folii odbłaskowej o wymiarach 3 x 50 cm,
- oznakowanie pionowe czasowej organizacji ruchu wykonać z folii odbłaskowej typu 2 lub pryzmatycznej,
- zaproponowane etapy robót można zastosować w dowolnej kolejności w zależności od przyjętego harmonogramu prac,
- wykonawca zobowiązany jest poinformować pisemnie (min. 7 dni wyprzedzenia) wszystkie zainteresowane strony (m. in. właściwych zarządców drogi oraz służby ratunkowe) o terminie prowadzonych prac (rozpoczęcie prac, ustawienie oznakowania, przerwy w pracach,
- pojazdy prowadzące roboty przy drogach, które ze względów technicznych wykonywanych prac muszą zająć na krótki okres czasu (np. w celu załadunku bądź rozładunku materiałów, itp.) większą powierzchnię niż wyznaczona w planach oznakowania winny być pod nadzorem osób uprawnionych do sterowania ruchem oraz wyposażone w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, widoczny od strony nadjeżdżających pojazdów z odległości co najmniej 500 m, przy dobrej przejrzystości powietrza,
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wyposażyć w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, widoczny od strony nadjeżdżających pojazdów z odległości co najmniej 500 m, przy dobrej przejrzystości powietrza,
- oznakowanie pionowe należy ustawić w odległościach zgodnych z wytycznymi podanymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,
- na planie naniesiono projektowane zagospodarowanie terenu zgodnie z projektem budowlanym. Oznakowanie pionowe zlokalizowano w oparciu o istniejące zagospodarowanie w związku z czym możliwe jest na planach oznakowania umieszczenie symbolu znaku w obszarze projektowanych nawierzchni.
- Niezależnie od przedstawionych sposobów oznakowania i zabezpieczenia poszczególnych etapów prowadzenia prac wykonawca zobowiązany jest do przestrzegania przepisów ustawy „Prawo o ruchu drogowym” a także ogólnych i szczegółowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy przy robotach budowlanych.

Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu do dnia:

01.07.2018r.-31.12.2019 r.



 <small>PRACOWNIA PROJEKTOWA</small>			
Obiekt	<p style="text-align: center;"><i>Budowa przedłużenia ulicy Wojska Polskiego na odcinku od Al. Niepodległości do ul. Stanisława Staszica w Inowrocławiu</i></p>		
Tytuł opracowania	Plan Orientacyjny		
Opracowujący			Podpis:
Faza:	PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU	Data:	05.2018
Skala:	1:25000	Nr rysunku:	1



STAROSTA INOWROCŁAWSKI
ul. Roosevelta 36-38
88-100 Inowrocław

Inowrocław, 09 lipca 2018 r.

Nr kancelaryjny sprawy: WK.7120.2.124.2018

Nr ewidencyjny projektu: C/123/18

STAROSTA INOWROCŁAWSKI

działając w oparciu o art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - PoRD¹ oraz § 3 ust. 1 pkt 3 i § 6 ust. 1 rozporządzenia² Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. - po rozpatrzeniu projektu **czasowej organizacji ruchu dla drogi/dróg nr:**

151388C, przebieg/nazwa: **ul. Staropoznańska i 151485C**, przebieg/nazwa: **ul. Prymasa Józefa Glempa**
w m. Inowrocław

wnioskodawca: Pracownia Projektowa PROJBUJarosław Matuszak,
ul. Poznańska 36, 88-100 Inowrocław,

przedmiotową organizację ruchu

ZATWIERDZA W CZĘŚCI, bez zmian/z uwagami

Termin, w którym powinna zostać wprowadzona organizacja ruchu:

od 16 lipca 2018 r. do 31 grudnia 2019 r.

UWAGI:

1. projekt zatwierdzono w zakresie dot. dróg gminnych nr 151388C i 151485C, jw.,
2. niniejsze zatwierdzenie nie dotyczy oznakowania dróg wewnętrznych - czyli w tym przypadku planowanego odcinka ulicy Glempa od skrzyżowania z ul. Staropoznańską w kierunku ul. Poznańskiej. Jednostką właściwą do zatwierdzenia niniejszego projektu, w części dot. dróg wewnętrznych, jest podmiot zarządzający drogą wewnętrzną - zgodnie z § 3 ust. 1a rozporządzenia²,
3. zastosowane znaki, sygnały lub urządzenia bezpieczeństwa ruchu muszą być wykonane i ustawione zgodnie z warunkami technicznymi określonymi w rozporządzeniu³ z dnia 3 lipca 2003r.
4. jeden egzemplarz zatwierdzonego projektu winien znajdować się do wglądu na miejscu prowadzenia robót,
5. w przypadku wcześniejszego ustawienia znaków do chwili rozpoczęcia robót znaki muszą być zasłonięte,
6. w przypadku, gdy elementy stałej organizacji ruchu (znaki, sygnały lub urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego) kolidują z projektowanymi, na czas robót należy dokonać ich zastąpienia lub unieważnienia za pomocą środków określonych w rozporządzeniu³ z dnia 3 lipca 2003r.,
7. oznakowanie winno być czyste i czytelne przez cały czas trwania robót,
8. zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia² z dnia 23 września 2003 r. jednostka wprowadzająca organizację ruchu na podstawie niniejszego dokumentu, zobowiązana jest zgłosić ten fakt w formie pisemnej **co najmniej 7 dni przed dniem wprowadzenia nowej organizacji ruchu (formularz zawiadomienia stanowi załącznik do niniejszego pisma), do Starosty Inowrocławskiego, właściwego zarządcy drogi/dróg oraz Komendanta Powiatowego Policji w Inowrocławiu.** Uzgodnieniu i zgłoszeniu dotyczy również każda wprowadzona zmiana

¹ PoRD - Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o Ruchu Drogowym (Dz. U. 2017.1260 t.j. z późn. zm.),

² Rozporządzenie 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 2017.784 t.j.),

³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.2003.220.2181 ze zm. z zał.),

w organizacji ruchu oraz zmiana terminu jej wprowadzenia. Jeżeli w terminie, o którym mowa w § 8 ust. 7 rozporządzenia² stwierdzony zostanie brak zawiadomienia, organ zarządzający ruchem poinformuje zarządcę drogi o utracie ważności niniejszego zatwierdzenia,

9. oznakowanie czasowe na drodze/drogach, zgodnie z opracowaniem można wprowadzić wyłącznie pod nadzorem właściwego zarządcy drogi publicznej, który dokona odbioru prawidłowości wprowadzenia organizacji ruchu w terminie określonym w zawiadomieniu,
10. w przypadku stwierdzenia, iż wprowadzona czasowa organizacja ruchu jest niezgodna z zatwierdzonym projektem lub ww. uwagami, zarówno organ zarządzający ruchem, policja jak i zarządca drogi mają prawo do wstrzymania robót, do czasu usunięcia nieprawidłowości,
11. odpowiedzialność za wprowadzenie w całości organizacji ruchu zgodnie z projektem i powyższymi uwagami spoczywa na jednostce wprowadzającej.

W przypadku dalszej korespondencji proszę powoływać się na numer ewidencyjny projektu.



Załączniki:

- 1x egz. projektu
- 1x egz. druk zawiadomienia

Otrzymują:

1. Pracownia Projektowa PROJBUD ↓
2. Prezydent Inowrocławia, ul. Roosevelta 36, 88-100 Inowrocław
3. KPP Inowrocław, Toruńska 15, 88-100 Inowrocław
4. a/a.

- do wiadomości,
- do wiadomości,



STAROSTA INOWROCŁAWSKI
ul. Roosevelta 36-38
88-100 Inowrocław

Inowrocław, 17 września 2019 r.

Nr kancelaryjny sprawy: KT.III.7120.2.124.2018.PD

Nr ewidencyjny projektu: C/123/18

STAROSTA INOWROCŁAWSKI

działając w oparciu o art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - PoRD¹ oraz § 3 ust. 1 pkt 3 i § 6 ust. 1 rozporządzenia² Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. - po rozpatrzeniu wniosku o zmianę zatwierdzonego projektu czasowej organizacji ruchu dla drogi nr:

151388C, przebieg/nazwa: **ul. Staropoznańska i 151485C**, przebieg/nazwa: **ul. Prymasa Józefa Glempa**
w m. Inowrocław

wnioskodawca: Urząd Miasta Inowrocławia, ul. Prezydenta Franklina Roosevelta 36,
88-100 Inowrocław,

w przedmiotowej organizacji ruchu

DOKONUJĘ ZMIAN zgodnie z poniższymi uwagami:

20.09.2019
1490

UWAGI:

1. termin ważności czasowej organizacji ruchu przedłuża się do **30.06.2021 r.**,
2. pozostałe warunki zawarte w zatwierdzeniu z dnia **09 lipca 2018 r.** znak nr **WK.7120.2.124.2018** pozostają bez zmian.

W przypadku dalszej korespondencji proszę powoływać się na numer ewidencyjny projektu.

Otrzymują:

1. Prezydent Inowrocławia, ul. Roosevelta 36, 88-100 Inowrocław
2. KPP Inowrocław, Toruńska 15, 88-100 Inowrocław
3. a/a.

- do wiadomości,

¹ PoRD - Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o Ruchu Drogowym (Dz. U. 2018.1990 t.j. ze zm.),

² Rozporządzenie 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 2017.784 t.j.),