

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU
NA CZAS ROBÓT

**BUDOWA I PRZEBUDOWA CHODNIKA DLA PIESZYCH
W CIĄGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ 942
W MIEJSCOWOŚCI SZCZYRK**

STADIUM: ORGANIZACJA RUCHU – NA CZAS ROBÓT

INWESTOR: **GMINA SZCZYRK**
43-370 SZCZYRK
UL. BESKIDZKA 4

JEDNOSTKA PROJEKTOWA: **USŁUGI PROJEKTOWE „PRO-ZAT”**
mgr inż. ANDRZEJ ZANIAT
43-360 BYSTRA, UL. OGRODOWA 35

Projektował:
mgr inż. Andrzej Zaniat

Opracował:
mgr inż. Tomasz Szafrąński

Styczeń – 2015r.

SPIS TREŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

1. Część ogólna
2. Stan istniejący
3. Istniejące oznakowanie
4. Stan projektowany
5. Oznakowanie i zabezpieczenie robót
6. Techniczne wymagania
7. Uwagi ogólne i zalecenia końcowe
8. Zestawienie znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa
9. Uzgodnienia

II. RYSUNKI

0. Organizacja ruchu - ORIENTACJA
1. Organizacja ruchu - STAN ISTNIEJĄCY
 - 2.1. Organizacja ruchu – NA CZAS ROBÓT – ETAP I
 - 2.2. Organizacja ruchu – NA CZAS ROBÓT – ETAP II
 - 2.3. Organizacja ruchu – NA CZAS ROBÓT – ETAP III
 - 2.4. Organizacja ruchu – NA CZAS ROBÓT – ETAP IV
 - 2.4. Organizacja ruchu – NA CZAS ROBÓT – ETAP V

I. OPIS TECHNICZNY

1. CZĘŚĆ OGÓLNA

Temat:

Budowa i przebudowa chodnika dla pieszych wzdłuż drogi wojewódzkiej 942 – ul. Salmopolska w miejscowości Szczyrk.

Faza:

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU – NA CZAS ROBÓT

Branża:

Drogowa

Inwestor:

GMINA SZCZYRK
UL. BESKIDZKA 4
43-340 SZCZYRK

Podstawa opracowania:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.Nr 108 poz.908 z późn. zm.)
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik do Dz.U.Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003r. poz. 2181.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U.Nr 177 poz. 1729).
- Zlecenie Inwestora
- Podkład sytuacyjno wysokościowy w skali 1:500
- Wizja w terenie

Cel opracowania:

Celem niniejszego opracowania organizacji ruchu na czas robót dla zadania: „Budowa i przebudowa chodnika dla pieszych wzdłuż drogi wojewódzkiej 942 – ul. Salmopolska w miejscowości Szczyrk”. Celem projektu jest projektowane *przejście dla pieszych (P-10)*, które będzie stanowiło przedłużenie istniejącego prawostronnego chodnika dla pieszych z projektowanym lewostronnym chodnikiem dla pieszych w pobliżu skrzyżowania ul. Salmopolskiej z ul. Ondraszka.

Budowa chodnika ma na celu poprawić bezpieczeństwo pieszych poprzez segregację ruchu pieszego i samochodowego. Budowa chodnika spowoduje trwałe oddzielenie pieszych od jezdni poprzez zabudowę krawężnika betonowego i podniesienie niwelety chodnika w stosunku do niwelety krawędzi drogi wojewódzkiej.

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1 Lokalizacja inwestycji

Początek opracowania ma miejsce na wysokości skrzyżowania z ul. Ondraszka, a koniec zlokalizowany jest na wjeździe na parking „u Kowalskiego”. Projektowany chodnik zostanie zlokalizowany po stronie południowej i będzie stanowił przedłużenie istniejącego chodnika przebiegającego po stronie północnej DW 942. Powiązanie istniejącego i projektowanego chodnika zostanie zrealizowane przy udziale projektowanego przejścia dla pieszych. Całkowita długość projektowanego chodnika wynosi 793,84mb.

2.2 Opis stanu istniejącego

Teren pod przyszły chodnik jest terenem pagórkowatym i falistym. Chodnik dla pieszych powstanie wzdłuż lewej krawędzi drogi wojewódzkiej zgodnie z kilometrażem lokalnym /jadąc w kierunku Wisły/. Chodnik na początkowym odcinku powstanie na istniejącym poboczu drogi wojewódzkiej, które jest gruntowe nieumocnione. Natomiast od km 0+486,34 do końca opracowania chodnik powstanie w miejscu istniejącego chodnika o nawierzchni z płytek chodnikowych, który zostanie przebudowany.

Na długości projektowanego chodnika występują liczne zjazdy indywidualne z drogi do posesji prywatnych i na parcele gruntowe niezabudowane. Wjazd i wyjazd ze sklepu Euro realizowany jest w formie dwóch zjazdów publicznych. Na długości projektowanego chodnika występują dwa skrzyżowania z drogami bocznymi o nawierzchni bitumicznej tj. ul. Ondraszka i ul. Zwalisko. Na długości projektowanego chodnika pas drogi wojewódzkiej od strony chodnika wynosi 2,80 ÷ 3,00mb i wymaga poszerzenia do szerokości 3,25mb.

Odwodnienie drogi i pobocza na początkowym odcinku jest powierzchniowe i odbywa się poprzez spadki poprzeczne i podłużne drogi, a wody deszczowe odprowadzane są w przyległy teren. Natomiast odwodnienie drogi i istniejącego chodnika w km 0+486,70 ÷ 0+793,85 jest także powierzchniowe i odbywa się poprzez spadki poprzeczne i podłużne drogi i istniejącego chodnika. Na tym odcinku wody deszczowe odprowadzane są do istniejącej kanalizacji deszczowej za pośrednictwem istniejących studni ściekowych zlokalizowanych przy istniejącym krawężniku i dalej do studni rewizyjnych zlokalizowanych w chodniku nałożonych na istniejący kanał deszczowy.

Na długości projektowanego chodnika występują dwa rowy melioracyjne i jeden potok stanowiące odbiorniki wód powierzchniowych i opadowych. Rowy melioracyjne na szerokości drogi wojewódzkiej ujęte są w dwa przepusty rurowe zabudowane w poprzek drogi.

W km 0+323,40 znajduje się most drogowy zabudowany na potoku Czyrna. Jest to most jednoprzęsłowy o ustroju nośnym płytowym swobodnie podpartym.

3. ISTNIEJĄCE OZNAKOWANIE

Istniejącą organizację ruchu przedstawiono szczegółowo na planie sytuacyjnym w skali 1:500 rys. nr 1. Istniejąca organizacja ruchu została wykonana w oparciu o inwentaryzację w terenie w wrześniu 2014r. Organizację ruchu na rozpatrywanym odcinku stanowi oznakowanie pionowe i oznakowanie poziome.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1 Odcinek I--budowa chodnika

- długość chodnika **--480,20mb**
- szerokość chodnika dla pieszych **--2,0mb**
- szerokość chodnika w miejscu zawężenia w km 0+214,30 ÷ 0+257,30, 0+471,75 ÷ 0+480,20 **--1,68mb**
- szerokość chodnika na wysokości obiektu mostowego w km 0+318,12 ÷ 0+328,67 **--1,3mb**
- szerokość pasa jezdni drogi wojewódzkiej **--3,25mb**
- pochylenie poprzeczne chodnika **--2%**
- pochylenie podłużne zgodnie z profilem podłużnym
- pochylenie poprzeczne na wjazdach do posesji, wjazdach publicznych w nawiązaniu do bram wjazdowych i istniejącego terenu **--max 5%**.

4.2 Odcinek II--przebudowa chodnika

- długość chodnika **--307,34mb**
- szerokość chodnika dla pieszych **--1,78mb**
- szerokość pasa jezdni drogi wojewódzkiej **--3,25mb**
- pochylenie poprzeczne chodnika **--2%**
- pochylenie podłużne zgodnie z profilem podłużnym
- pochylenie poprzeczne na wjazdach do posesji, wjazdach publicznych w nawiązaniu do bram wjazdowych i istniejącego terenu **--max 5%**.

4.2 Rozwiązanie sytuacyjne

Chodnik dla pieszych został podzielony na dwa odcinki tj. Odcinek I w km 0+000 ÷ 0+480,20 o szerokości chodnika 2,0mb i Odcinek II w km 0+486,50 ÷ 0+793,84 o szerokości chodnika 1,78mb. Chodnik będzie zlokalizowany przy krawędzi drogi o nawierzchni bitumicznej i będzie na całej długości usytuowany po lewej stronie drogi jadąc w kierunku miejscowości Wisła. Chodnik wykonano w układzie lokalnym zakładając kilometraż 0+000 jako początek zakresu projektowego. Chodnik na początkowym odcinku powstanie na istniejącym poboczu, a od km 0+486,34 powstanie w miejscu istniejącego chodnika. Chodnik zaprojektowano w nawiązaniu do krawędzi istniejącej drogi wojewódzkiej przy zachowaniu istniejących łuków poziomych i pionowych. Z drugiej strony chodnik zostanie nawiązany do istniejących ogrodzeń, do istniejącego terenu oraz parcel gruntowych niezabudowanych. Projekt zakłada także poszerzenie pasa drogi wojewódzkiej od strony chodnika tak aby szerokość była normatywna i wynosiła 325,0cm.

Na długości Odcinka I zaprojektowano chodnik dla pieszych o szerokości 2,0mb z trzema odcinkami gdzie występuje zawężenie. Na długości występują dwa odcinki o szerokości 1,68mb i jeden odcinek na wysokości mostu gdzie szerokość chodnika wynosi 1,3mb. Na długości chodnika zawężenia wynikają z braku zgody mieszkańców na dodatkowe zajęcie terenu, natomiast na wysokości istniejącego mostu na potoku Czyrna ze względu na parametry istniejącego obiektu mostowego.

Budowa kładki dla pieszych od strony górnej wody jest wykluczona ze względu na lokalizację w tym miejscu dużej ilości sieci uzbrojenia terenu. Budowa kładki wiązałaby się z koniecznością przebudowy: sieci gazowej niskoprężnej i średnioprężnej, kablowej sieci teletechnicznej, sieci kanalizacji sanitarnej oraz napowietrznej sieci elektroenergetycznej. Natomiast poszerzenie mostu w formie wspornika pochodnikowego nie jest możliwe ze względu na jego zły stan techniczny. Beton płyty pomostowej jest bardzo skorodowany, uszkodzony z dużymi ubytkami betonu i uniemożliwia podwieszenia dodatkowego elementu przy udziale kotew stalowych. Wobec powyższego zasadne jest wykonanie na obiekcie zawężenia, a w trakcie remontu mostu dokonać jego poszerzenia o dodatkowy wspornik chodnikowy.

Na długości Odcinka II nastąpi przebudowa istniejącego chodnika o szerokości 1,78mb.

Chodnik na całej długości od strony jezdni obramowany jest krawężnikiem betonowym wibroprasowanym typu ciężkiego 20*30, a z drugiej strony obrzeżem betonowym 8*30.

W celu poprawy spływu wód deszczowych z drogi wojewódzkiej wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano ściek z kostki betonowej prasowanej szerokości 30cm. Spadek podłużny ścieku należy wykonać zgodnie z profilem podłużnym i nawiązać do spadku podłużnego drogi wojewódzkiej, a jego odkrycie w stosunku do krawędzi jezdni będzie zmienne i będzie wynosić /0-5cm/. Zmienne odkrycie i zagłębienie ścieku przykrawężnikowego w granicach 0-5cm/ podyktowane jest deformacją istniejącej krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej.

Zjazdy do posesji i na parcele gruntowe niezabudowane będą realizowane poprzez obniżenie krawężnika, a nawierzchnia zostanie wykonana jedynie na szerokości chodnika lub w obrębie pasa drogi wojewódzkiej. Na wysokości sklepu Euro zaprojektowano dwa zjazdy publiczne realizowane poprzez obniżenie krawężnika i dodatkowo wyłukowanie krawężnikami jak na skrzyżowaniach. Na skrzyżowaniach z drogami bocznymi o nawierzchni bitumicznej chodnik należy nawiązać do tych dróg poprzez wyłukowanie krawężnika o promieniu dostosowanym do krawędzi drogi bocznej jak dla drogi klasy G. Na skrzyżowaniach z drogami o nawierzchni bitumicznej oraz na zjazdach publicznych na prawoskręcie z drogi wojewódzkiej zastosowano łuki poziome o promieniu $r=8,0\text{mb}$, a na lewoskręcie z drogi wojewódzkiej łuki poziome o promieniu $r=6,0\text{mb}$.

Ze względu na ukształtowanie i znaczne zniżenie terenu poza chodnikiem na dwóch odcinkach chodnik od strony posesji zostanie obramowany elementami oporowymi. Projekt zakłada także przebudowę istniejącego gzymsu na moście drogowym od strony górnej wody. Przebudowa będzie polegać na skuciu gzymsu i wykonaniu kapy chodnikowej w powiązaniu z istniejącą płytą pomostową.

5. OZNAKOWANIE I ZABEZPIECZENIE ROBÓT

Projektowana organizacja ruchu na czas robót przewidziana jest do oznakowania i zabezpieczenia robót związanych z „Budową i przebudową chodnika dla pieszych wzdłuż drogi wojewódzkiej 942 – ul. Salmopolska w miejscowości Szczyrk”.

Szczegółowo oznakowanie organizacji ruchu na czas robót ujmuje plan sytuacyjny dla 5 etapów w skali 1:500 rys. nr 2.1.÷ 2.5.

5.1 Ruch samochodowy

W związku z technologią robót przy budowie i przebudowie chodnika dla pieszych wzdłuż drogi wojewódzkiej, koniecznością zajęcia około 30cm istniejącej jezdni na wykonanie poszerzenia jezdni ruch kołowy odbywać się będzie obustronnie w pięciu etapach. Etap I nie będzie od początku opracowania tj. km 0+000,00 tylko będzie zaczynał się od końca czyli w km 0+793,84. Spowodowane jest to tym, że na końcu opracowania jest duży plac parkingowy na którym Wykonawca robót będzie mógł składować materiał do wbudowania w projektowany chodnik dla pieszych oraz do składowania z rozbiórki istniejącego chodnika dla pieszych.

Etap I będzie zaczynał się w km 0+793,84 (koniec opracowania) do w km 0+614,00 o długości łącznej zawężenia jezdni 180mb.

Etap II będzie zaczynał się od km 0+614,00 do km 0+487,00 (ul. Zwalisko) o długości łącznej zawężenia jezdni 127mb.

Etap III będzie zaczynał się od km 0+487,00 (ul. Zwalisko) do km 0+320,00 (za obiektem mostowym) o długości łącznej zawężenia jezdni 167mb.

Etap IV będzie zaczynał się od km 0+320,00 (za obiektem mostowym) do km 0+169,00 (przy sklepie EURO) o długości łącznej zawężenia jezdni 151mb.

Etap V będzie zaczynał się od km 0+169,00 (przy sklepie EURO) do km 0+000,00 (początek opracowania) o długości łącznej zawężenia jezdni 169mb.

Etap I i II

W etapie I i II po lewej stronie jezdni drogi wojewódzkiej ul. Salmopolska jadąc w kierunku Wisły zostanie zawężona jezdnia o około 30 ÷ 50cm. Istniejąca jezdnia po zawężeniu będzie posiadała szerokość zmienną od 5,50m ÷ 6,20m.

W tym etapie zostanie przebudowany istniejący chodnik dla pieszych (kostka betonowa), zjazdy indywidualne do posesji (kostka betonowa), wykonanie krawężnika i obrzeża betonowego, wykonanie opornika przy ogrodzeniach, wykonanie ścieku przykrawężnikowego zamontowanie studzienek ściekowych z przykanalikami, wykonanie konstrukcji na poszerzeniu drogi wojewódzkiej, wymiana studni rewizyjnych wzdłuż chodnika dla pieszych oraz zamontowanie separatora przy ul. Zwalisko.

Etap III i Etap IV

W etapie III, IV i V po lewej stronie jezdni drogi wojewódzkiej ul. Salmopolska jadąc w kierunku Wisły zostanie zawężona jezdnia o około 30 ÷ 50cm. Istniejąca jezdnia po zawężeniu będzie posiadała szerokość zmienną od 5,50m ÷ 6,20m.

W tych etapach zostanie wykonany projektowany chodnik dla pieszych (kostka betonowa), zjazdy indywidualne do posesji (kostka betonowa), wykonanie krawężnika i obrzeża betonowego, zjazd publiczny do sklepu EURO (kostka betonowa, IV i V – etap), wykonanie opornika przy ogrodzeniach, wykonanie ścieku przykrawężnikowego zamontowanie studzienek ściekowych z przykanalikami, wykonanie konstrukcji na poszerzeniu drogi wojewódzkiej, wykonanie nowych studni rewizyjnych oraz kanału deszczowego wzdłuż projektowanego chodnika dla pieszych oraz zamontowanie separatora przy moście (II – etap) i przy ul. Ondraszka (III – etap).

W czasie prac przy przebudowie i budowie chodnika dla pieszych mogą nastąpić chwilowe zawężenia jezdni ulicy Salmopolskiej na czas rozładunku materiału tj. montaż separatorów, dowozu kostki betonowej, krawężników, obrzeży, rur PVC, studni rewizyjnych oraz zebranie w miejscu istniejącego chodnika dla pieszych płytek betonowych, w tym czasie będzie wprowadzone kierowanie ruchem przez osoby uprawnione przy jednoczesnym zapewnieniu komunikacji pomiędzy osobami kierującymi ruchem drogowym.

Wykonawca musi zapewnić dojazd i dojście do posesji prywatnych. Na wysokości zjazdów zastosować należy przerwy w wygradzeniu, umożliwiając dojazd do posesji. Dla każdego ze zjazdów na długości odcinka zamknięcia pasa ruchu, wykonawca musi zapewnić kierowanie ruchem pojazdów wyjeżdżających z posesji przez osoby uprawnione.

Szczegółowo oznakowanie dla organizacji ruchu na czas robót ujmuje plan sytuacyjny dla 5 etapów w skali 1:500 rys. nr 2.1. ÷ 2.5.

5.2 Ruch pieszych

Dla ruchu pieszego tak samo jak dla ruchu kołowego przewidziano organizację ruchu na czas robót w trzech etapach.

W stanie istniejącym ruch pieszych odbywa się poboczem i częściowo istniejącym chodnikiem dla pieszych. Na czas budowy i przebudowy chodnika dla pieszych ruch pieszych przewidziano poboczem po przeciwnej stronie jezdni niż prowadzone roboty drogowe. Skierowanie pieszych na drugą stronę odbywać się będzie poprzez wygradzenie „zaporą drogową podwójną (U-20c)”. Na zaporze należy zamontować tabliczkę „PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH PO DRUGIEJ STRONIE JEZDNI” oraz nad tabliczką należy zamontować znak „zakaz ruchu pieszych (U-41)”.

5.3 Oznakowanie pionowe dla jednego etapu (dla wszystkich etapów oznakowanie znakami pionowymi oraz urządzeniami bezpieczeństwa są powtarzalne)

- w odległości 90m przed prowadzonymi robotami drogowymi należy zastosować znaki „roboty na drodze (A-14)” i „zwężenie jezdni - prawostronne (A-12b) lub „zwężenie jezdni – lewostronne (A-12c)”,
- w odległości 70m przed prowadzonymi robotami drogowymi należy zastosować znaki „ograniczenie prędkości 40km/h (B-33)” i „zakaz wyprzedzania (B-25)”,
- w odległości 50m przed prowadzonymi robotami drogowymi należy zastosować znaki „inne niebezpieczeństwo (A-30)” oraz tabliczkę „Piesi”,
- na początku prowadzonych robót drogowych jadąc prawym pasem jezdni należy wygradzić za pomocą „tablicy prowadzącej (U-3d) L=1,80m”,
- na początku i końcu prowadzonych robót drogowych należy wygradzić „zaporą drogową podwójną (U-20c)”. Na zaporze należy zamontować tabliczkę „PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH PO DRUGIEJ STRONIE JEZDNI” oraz nad tabliczką należy zamontować znak „zakaz ruchu pieszych (U-41)”,
- wzdłuż zamkniętego jednego odcinka pasa ruchu należy wydzielić ogranicznikami skrajni na jezdni „tablicami kierującymi (U-21b)”. Odległości między kolejnymi „tablicami kierującymi (U-21b)” na odcinku prostym wynosi 10m, a na łuku i skrzyżowaniach wynosi 5m,

- wzdłuż zamkniętego jednego odcinka pasa ruchu należy wygradzić pomiędzy ogranicznikami skrajni na jezdni „*tablicami kierującymi (U-21b)*” za pomocą „*zapory drogowej pojedynczej (U-20a)*”. Przy wygradzeniu wzdłuż jezdni nie dopuszcza się występowania przerw w ciągu zapór,
- na końcu prowadzonych robót drogowych jadąc prawym pasem jezdni należy wygradzić za pomocą „*zapory drogowej pojedynczej szerokiej (U-20b)*”,
- odległości 20m poza prowadzonymi robotami drogowymi należy zastosować znak „*koniec zakazów (B-42)*”, w razie wystąpienie skrzyżowania za miejscem robót (B-42) znaku nie należy ustawiać.

6. TECHNICZNE WYMAGANIA

Projekt obejmuje oznakowanie całego obszaru objętego robotami. Przy wykonywaniu projektowanych elementów oznakowania należy przestrzegać następujących zasad:

- Wszystkie znaki drogowe pionowe wykonać należy, jako odblaskowe stosując dla nich jednolite materiały zapewniające jednorodność ich czytania przez uczestników ruchu. Znaki wykonać należy, jako „duże” pokryte folią odblaskową II generacji. Kształty znaków drogowych powinny odpowiadać warunkom podanym w Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002r.) oraz Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów świetlnych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 z 2003r poz. 2181).
- Znaki należy ustawiać zgodnie z załączonym planem sytuacyjnym tak, aby nie zasłaniały istniejącego oznakowania.
- Wykonawca zadania powinien każdorazowo sprawdzić ich widoczność i ewentualnie dokonać drobnych korekt ich ustawienia.
- Znaki pionowe pojedyncze i podwójne należy umieszczać na pojedynczych słupkach w sposób uniemożliwiający ich przypadkowe wyrócenie, przestawienie i obrócenie, których rodzaj i kształt należy przed zamontowaniem uzgodnić z zarządcą drogi.
- Należy montując znaki zachować prawidłową widoczność i czytelność tablic i znaków oraz możliwość ich odczytania przez nadjeżdżających kierowców.

Znaki należy ustawić:

- na wysokości: 2,0m mierząc od powierzchni gruntu do dolnej krawędzi znaku,
- tarcze znaków należy odchylić o około 5° w kierunku jezdni od linii prostopadłej do osi drogi.
- w odległości 0,5m – 2,0m od krawędzi jezdni.

7. UWAGI OGÓLNE I ZALECENIA KOŃCOWE

- Wykonawca zobowiązany jest do:
 - zinwentaryzowania oznakowania istniejącej organizacji ruchu,
 - zabezpieczenia jej na czas prowadzonych robót,
 - odtworzeniu istniejącej organizacji ruchu po zakończonych pracach remontowych.
 - uprzedzi mieszkańców i kierowców o stosowanych utrudnieniach w ruchu poprzez ogłoszenie w radiu i prasie lokalnej,
 - zapewnienia dojazdu i dojścia do posesji,
 - po zakończeniu robót wykona oznakowanie docelowe zgodne z projektem docelowej organizacji ruchu,
 - w razie zajęcia całego pasa drogowego powinien przewidzieć objazdy zapewniając możliwość dojazdu mieszkańców do swoich posesji
 - Wykonawca robót budowlanych biorąc pod uwagę swoją indywidualną technologię i organizację prac drogowych może występować o zmianę projektu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót przed bezpośrednim rozpoczęciem robót.
- Zabezpieczenie i oznakowanie robót wykonać zgodnie z projektem zachowując zasadę właściwej widoczności oznakowanie i dostosowania jego ustawienia do utrudnień na drodze.
- Ustawione znaki i sposób ich zamontowania muszą zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego.
- Urządzenia i oznakowanie użyte do oznakowania miejsca prowadzenia robót muszą być dobrze widoczne w dzień i w nocy, odpowiednio oświetlone i wykonane z materiałów odblaskowych. Wykonawca robót winien utrzymywać je we właściwym stanie technicznym i należyтым stanie czystości przez cały okres obowiązywania tymczasowej organizacji ruchu.
- Z terenu budowy szczególnie tam, gdzie odbywa się ruch pieszki należy usuwać wszelkie przeszkody, którymi mogą być na przykład: narzędzia lub materiały używane na budowie.
- Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej lub żółtej i wyposażone w elementy odblaskowe.
- Roboty prowadzone w pasie drogowym należy prowadzić zgodnie z zasadami pracy w obrębie pasa drogowego.
- Dopuszcza się stosowanie tymczasowego oznakowania pionowego, jako przestawnego (nie wbijanego do ziemi), pod warunkiem zachowania odpowiedniej stateczności znaków pod wpływem działania warunków zewnętrznych oraz skrajni drogowej.

- Na zajęcie czasowe pasa drogowego wykonawca winien uzyskać niezależnie zgodę od administratora drogi na czas prowadzenia robót uzgodnionym z zarządcą drogi.

- Należy zapewnić pieszym bezpieczne dojście do posesji, w przypadku potrzeby przeprowadzenia pieszych przez wykop należy zastosować „kładkę dla pieszych (U-28)”.

- W trakcie robót wykopy głębokie o głębokości powyżej 0,5m należy po zakończeniu prac w danym dniu zasypać, a w trakcie wykonywania prac w sposób stały należy nadzorować. Ponadto należy zabezpieczyć głębokie wykopy „zaporą drogową pojedynczą (U-20a)”. Przy wygradzeniach wzdłuż jezdni nie dopuszcza się występowania przerw w ciągu zapór drogowych.

- Nie należy stosować zabezpieczenia głębokich wykopów za pomocą „taśmy ostrzegawczej”.

- Wykopy o głębokości powyżej 0,50m należy w sposób ciągły nadzorować, a po zakończeniu prac w danym dniu zasypać.

- W przypadku wystąpienia utrudnień podczas prac drogowych na czas robót zaleca się obecność osoby z uprawnieniami do kierowania ruchem. Osoba ta musi być przeszkolona w tym zakresie oraz posiadające aktualne zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia wydane przez KWP (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 4.05.1999 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym - Dz. U. z dnia 29 maja 1999 r).

8. ZESTAWIENIE ZNAKÓW PIONOWYCH I URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA

L.p.	Symbol	Treść znaku	Ilość [szt.]	Uwagi
Dla etapu I, II, III				
1.	A-14	Roboty na drodze	Etap I – 2 Etap II – 2 Etap III – 2 Etap IV – 3 Etap V – 4	
2.	A-12b	Zwężenie jezdni - prawostronne	Etap I – 1 Etap II – 1 Etap III – 1 Etap IV – 1 Etap V – 1	
3.	A-12c	Zwężenie jezdni – lewostronne	Etap I – 1 Etap II – 1 Etap III – 1 Etap IV – 1 Etap V – 1	
4.	A-30	Inne niebezpieczeństwa	Etap I – 2	

			Etap II – 2 Etap III – 2 Etap IV – 2 Etap V – 2	
5.	B-25	Zakaz wyprzedzania	Etap I – 3 Etap II – 2 Etap III – 3 Etap IV – 3 Etap V – 4	
6.	B-33	Ograniczenie prędkości	Etap I – 3 Etap II – 2 Etap III – 3 Etap IV – 3 Etap V – 4	40km/h
7.	B-42	Koniec zakazów	Etap I – 1 Etap II – 1 Etap III – 1 Etap IV – 2 Etap V – 1	
8.	F-6a	Znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem	Etap I – 1 Etap II – 1 Etap III – 1	kolor niebieski
9.	U-3d	Tablica prowadząca	Etap I – 1 Etap II – 1 Etap III – 1 Etap IV – 1 Etap V – 2	
10.	U-20a	Zapora drogowa pojedyncza	Etap I – 72 Etap II – 51 Etap III – 67 Etap IV – 61 Etap V – 68	
11.	U-20b	Zapora drogowa pojedyncza szeroka	Etap I – 1 Etap II – 1 Etap III – 1 Etap IV – 1 Etap V – 2	
12.	U-20c	Zapora drogowa podwójna	Etap I – 2 Etap II – 2 Etap III – 2 Etap IV – 2 Etap V – 4	
13.	U-21b	Tablice kierujące	Etap I – 19 Etap II – 14 Etap III – 18 Etap IV – 16 Etap V – 17	
14.	Tabliczka	Piesi	Etap I – 2 Etap II – 2 Etap III – 2	kolor żółty

			<i>Etap IV – 2</i> <i>Etap V - 2</i>	
15.	<i>Tabliczka</i>	<i>PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH PO DRUGIEJ STRONIE JEZDNI</i>	<i>Etap I – 2</i> <i>Etap II – 2</i> <i>Etap III - 2</i> <i>Etap IV – 2</i> <i>Etap V - 4</i>	<i>kolor żółty</i>

9. UZGODNIENIA:

Projekt organizacja ruchu na czas robót został przedstawiony do uzgodnienia w:

1. Gmina Szczyrk, 43-370 Szczyrk, ul. Beskidzka 4.
2. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach - Wydział Inżynierii Ruchu, 40-609 Katowice, ul. Lechicka 24.
3. Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach, Wydział Inżynierii Ruchu, 40-038 Katowice, ul. Lompy 19.
4. Starostwo Powiatowe w Bielsku-Białek, 43-300 Bielsko-Biała ul. Piastowska 40.
5. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Wydział Komunikacji i Transportu, 40-037 Katowice, ul. Ligonía 46.