

Branża: DROGOWA

**ORGANIZACJA RUCHU – OZNAKOWANIE  
NA CZAS BUDOWY SIECI CIEPŁOWNICZYCH  
WRAZ Z PRZYŁĄCZAMI DO BUDYNKÓW  
PRZY ul. PODGRODZIE nr 10 i 4 W KOSZALINIE**

**Inwestor:** MEC Koszalin Sp. z o.o.  
ul. Łużycka 25A, 75 – 111 Koszalin

**Termin robót:** projektowany 05.2020 ÷ 09.2020 r.

**Wykonawca robót:** ustalony „po przetargu”

Projektował:

techn. WIESŁAW MICKIEWICZ  
upr. z §2 ust. 2 i §5 ust. 2 i §13 ust. 1 pkt 3  
w specjalności: konstrukcyjno-inżynierskiej  
w zakresie dróg  
UW Koszalin nr G.T. - V - 63/13/76

**Zawartość opracowania:**

- Opis techniczny + załączniki (ksero) uzgodnień,
- Część graficzna rys. szt. 5:
  - rys. 1/5 – orientacja 1:10000,
  - rys. 2/5 – plan syt. – wys. 1:500 – etapowanie robót,
  - rys. 3/5 – plan syt. – wys. 1:500 – odc. realizacji I (przy budynku nr 10),
  - rys. 4/5 – plan syt. – wys. 1:500 – odc. realizacji II (rura osłonowa pod jezdnią ul. Bogusława II),
  - rys. 5/5 – plan syt. – wys. 1:500 – odc. realizacji III (od budynku nr 10 do budynku nr 4),
- Załączniki (ksero) rozwiązań typowych.

Koszalin, luty 2020 r.

ZALĄCZENIE  
do pisma nr 4001.1.11.2.2020  
z dnia 20.02.2020r.

## OPIS TECHNICZNY

do projektu organizacji ruchu – **OZNAKOWANIA** na czas budowy sieci ciepłowniczych (wraz z przyłączami) do budynków nr 10 i 4 ul. Podgrodzie, m. Koszalin.

**Inwestor:** MEC Koszalin, ul. Łużycka 25A

### **I. Podstawa prawna opracowania**

- 1.1. Zlecenie Inwestora wydane (pismem nr ER/599/5167/2019 z dnia 19.12.2019 r.) przez Inwestora dla biura projektowego „wiodącego”, tj. Pracowni Projektowej Inżynierii Środowiska E. B. Klimek, ul. Podgórna 9/3, 75 – 320 Koszalin.
- 1.2. Podzlecenie na opracowanie branżowe przez projektanta „wiodącego” dla Branżowej Pracowni Projektowej „KOMUNIKACJA” W. Mickiewicz – Koszalin.
- 1.3. Plan syt. – wys. w skali 1:500 (mapa dla celów opiniodawczych).
- 1.4. Wizja lokalna w terenie wraz z inwentaryzacją drogową (oznakowania pionowego i poziomego) – stan na 27.01.2020 r.
- 1.5. Decyzja Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie z dnia 17.07.2017 r. znak TUR.4421.168.2017.TF – na lokalizację sieci ciepłowniczej w pasie ul. Podgrodzie (droga powiatowa) oraz ul. Bogusława II (droga gminna) – ksero w załączeniu.
- 1.6. Uzgodnienie projektu lokalizacji sieci ciepłowniczej w pasie drogowym ulic Podgrodzie i Bogusława II, Koszalin – przez Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie – pismem z dnia 01.08.2017 r. znak TUR.4421.168.2017.TF – ksero w załączeniu.
- 1.7. Ustawy i rozporządzenia dotyczące ww. opracowania:
  - 1.7.1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym – Dz.U.2018.1990.
  - 1.7.2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych – Dz.U.2017.222. z późniejszymi zmianami.
  - 1.7.3. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym – Dz.U.2016.143 z późn. zm.
  - 1.7.4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczególnych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem – Dz.U.2017.784.
  - 1.7.5. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego – Dz.U.2016.1264.
  - 1.7.6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych – Dz.U.2002.170.1393 z późn. zm.
  - 1.7.7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczególnych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – Dz.U.2003.220.2181 z późn. zm.
  - 1.7.8. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie wzoru ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze – Dz.U.2008.132.840.
  - 1.7.9. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz.U.2016.124.

ZALĄCZENIK  
do pisma nr 1091.121.1.2020  
z dnia 20.02.2020r



- 1.7.10. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego – Dz.U.2017.1257.
- 1.8. Uzgodnienie projektu przez Komendę Policji Koszalin, ul. Krakusa i Wandy.
- 1.9. Uzgodnienie projektu przez Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie.
- 1.10. Zatwierdzenie projektu przez Prezydenta Miasta Koszalin.

## **II. Opis stanu istniejącego**

Objęty opracowaniem teren to pasy drogowe ulicy Podgródzie, m. Koszalin (droga powiatowa dz. nr 170 obr. 20) i ul. Bogusława II, m. Koszalin (droga gminna dz. nr 211/1 obr. 20), tereny zieleni miejskiej (dz. nr 206 obr. 20) oraz teren zabudowy mieszkaniowej nr 4 (dz. nr 212 obr. 20).

Odcinki ulic objęte opracowaniem – w pełni zagospodarowane i posiadające uzbrojenie komunalne pod jezdnią jak i w pasach chodnikowych.

**Ulica Podgródzie**, m. Koszalin jest ulicą zbiorczą o szerokości pasa rozgraniczenia od 13,0 m do 20,0 m. Jezdnia podstawowa szerokości 7,0 m (jezdni asfaltowa) o przekroju ulicznym (w obustronnych krawężnikach) i przylegających obustronnie do krawędzi jezdni chodnikach (z kostki prefabrykowanej betonowej) o szerokości od 2,0 m do 3,7 m.

**Ulica Bogusława II**, m. Koszalin jest ulicą dojazdową (terenów „centrum”) miasta posiadająca cechy tzw. „starówki” głównie z jezdni „bruk” jak i konfiguracji tzw. dojazdu do terenów zamkniętych – „za murami” dawnego miasta. Jezdnia szerokości od 14,0 m (na włączeniu do jezdni ul. Podgródzie) do szerokości 6,0 m (w zabudowie obustronnej ulicy).

Chodniki obustronnie przylegające do krawędzi jezdni o szerokości 2,5 ÷ 2,75 m. W skrzyżowaniu ulicy z ul. Podgródzie występuje wyspa kanalizacyjna (z elementów prefabrykowanych PVC) wraz ze słupkami przeszkodowymi 2 szt. Szerokość wyspy 2,4 m i pasów jezdni 5,7 m (na „wlocie” z ul. Podgródzie) oraz 4,8 m na „wylocie” (do ul. Podgródzie).

Oznakowanie ulic – jak na rysunkach nr 3/5 ÷ 5/5 (wg inwentaryzacji drogowej z dnia 28.01.2020 r.).

## **III. Opis stanu projektowanego**

Realizację budowy sieci i przyłączy c.o. (wg opracowania branżowego) projektuje się wykonać „etapowo” – z uwagi na brak możliwości „wyłączenia” z ruchu ogólnego miasta odcinka ulicy Podgródzie (od ul. Dąbrowskiego) – do ulicy Bogusława II (łącznie ze skrzyżowaniem).

**Uwaga!** Zwężenie do jednego pasa ruchu odcinka ulicy Podgródzie na odc. bud. nr 10 do skrzyżowania z ul. Dąbrowskiego (przy braku widoczności dojazdu w kierunku skrzyżowania z ul. Młyńską jak i segregacją pasów ruchu) jest właściwie nierealne. Zbyt duża kolizyjność i spowolnienie ruchu (czasowe zatrzymanie ruchu) w godzinach „szczytu” – eliminuje powyższe rozwiązanie.

### **Odcinki realizacji:**

**Odcinek I – od pkt. „wpięcia” do istniejącej sieci c.o. do załamania sieci w pkt. 5**, tj. („zejścia” z pasa chodnikowego ulicy) – kolidujący z istniejącym ruchem pieszych w chodniku ul. Podgródzie. Realizacja wymaga całkowitego zajęcia chodnika oraz utrudnień (zwężenia pasa jezdni – z tytułu na bezpieczeństwo, tj. obciążenie krawędzi ruchu na wykop „otwarty”). Odcinek wyłączenia chodnika (wg rys. 3/5) to 45 mb całej szerokości

Załącznik  
do pisma nr 4001.1.21.1.2020  
z dnia 20.02.2020 r.

wraz z ograniczeniem szerokości istniejącego pasa jezdni do 5,0 m pozostawiając ruch dwupasowy.

Oznakowanie wg rys. 3/5 – dla ruchu pojazdów podstawowe w ciągu ulicy, tj. znaki A-14 (roboty drogowe) i znak B-33 ograniczenia prędkości do 30 km/h – ustawione na jednym słupku. Uzupełniające to znaki ~~A-30 (inne niebezpieczeństwo)~~ wraz z tabliczkami informacyjnymi typu T-18 i T-18a (zmiana linii ruchu). *A-12b i A-12c uzupełniać*

Jednocześnie wprowadza się uzupełnienia do istniejącego ruchu pojazdów i pieszych:

- dla wyjazdu z parkingu „Muzeum” poprzez zakaz wyjazdu na jezdnię ul. Podgrodzie, tj. ustawienie bariery poprzecznej U-20a wraz ze znakiem B-1,
- dla wyjazdu z ul. Dąbrowskiego w pas ul. Podgrodzie ustawić znak A-14 z tytułu utrudnień na skrzyżowaniu,

- zamknięcie dojazdu do posesji nr 10,

- wyłączenie ruchu pieszych (mieszkańców) do bud. nr 10 z pasa chodnikowego ulicy Podgrodzie poprzez całkowite zamknięcie drzwi wejściowych na czas robót. Dojście wyłącznie od strony „podwórka” poprzez pomost (kładkę) opartą o murek oporowy (podest z „poprzeczkami” wejścia po pochylni),

- ruch pieszych w ciągu chodnika ulicy Podgrodzie kierować:

dla kierunku od ul. Młyńskiej – do ul. Bogusława II przeprowadzić istniejącymi ciągami chodników terenów zieleni „przy murach obronnych” oznakowaniem i obarierowaniem wg rys. 3/5.

Dodatkowo przy przejściu dla pieszych „na wysokości” muzeum, tj. ul. Młyńska od UM Koszalin ustawienie dodatkowej tabliczki informacyjnej o możliwości przejścia drugą stroną ulicy.

Podstawowy warunek realizacji ww. odcinka:

- **wolny pas ruchu jezdni ul. Podgrodzie 5,0 m minimum,**

- **wyprzedzające poinformowanie mieszkańców budynku nr 10 o utrudnieniach ruchu pieszych i wyłączenia dojazdu do posesji.**

**Odcinek II** – wykonanie wyłącznie „przecisku” jako **przejście poprzeczne pod pasem jezdni ulicy Bogusława II, m. Koszalin** (rys. 4/5).

Przyjęto realizację „**metoda przecisku**” maksymalnej szerokości z terenu dz. nr 206, gdzie będzie zlokalizowana komora robocza (max. ukop szerokości jezdni  $1,2 \div 1,5$  m).

Jednocześnie założono, że odcinek III.1. zostanie „zamknięty”, tj. zrealizowany łącznie z oddaniem pasa chodnika pod ruch ogólnodostępnym (odc. Z.1  $\div$  Z.5).

Utrudnieniem wynikającym z technologii robót w pasie ul. Bogusława II będzie konieczność otwartego wykopu w obustronnie zlokalizowanych chodnikach „przyjezdniowych” oraz częściowo zajęcie jezdni max. 1,5 m z tytułu na kolizję z gazociągami „nieczynnym”.

Projekt przewiduje „wyłączenie” ruchu pieszych (istniejący ruch b. mały) z odcinka (ca 15 mb) chodnika przylegającego przy jezdni ulicy Bogusława II od strony zabudowy Nr 4. Drugostronny chodnik „czynny”, lecz w miejscu przekopu ustawienie kładki dla pieszych (z obustronnymi barierami) typu U-28.

Jednocześnie z tytułu możliwości postoju pojazdów przy krawędzi jezdni wprowadza się czasowy zakaz zatrzymywania i postoju – znakiem B-36 wraz z tabliczką informacyjną „dotyczy jezdni i chodnika”. *T-25a oraz odnotować ty. znak B-36 + tabl. T-25c.*

**ZALĄCZNIK**  
do pisma nr 4001.1.21.1.2020  
z dnia 20.01.2020r



Budowa wg niniejszego opracowania – odcinka II nie ma wpływu na ruch pojazdów w ulicy Podgrodzie, jedynie koliduje na odcinku ca 40 mb (ustawienie obarierowania U-20c), tj. zwężenie istniejącego chodnika przyulicznego z szerokości 3,7 do 2,0 m dla powierzchni komory montażowej „przecisku”.

Jedynie z tytułu na wykonanie robót w pobliżu ustawiam znaki A-14 (roboty drogowe) przed i za skrzyżowaniem ulic Podgrodzie / Bogusława II.

Na odcinku wyjazdu z ul. Bogusława II **koniecznym** będzie **rozebranie czasowe** wysepki kanalizacyjnej z elementów prefabrykowanych i pozostawienie „wolnego” pasa ruchu 8,0 / 7,0 m – jak na rys. 4/5.

Oznakowanie pionowe jak i ustawienie obarierowania terenu robót – również jak na rys. 4/5.

Po zakończeniu robót – bezwzględnie ponownie ustawienie wysepki kanalizacyjnej ruch.

Po wykonaniu „przecisku” – wprowadzeniu przepustu ( $\varnothing$  400) poprzecznie pod jezdnią ul. Bogusława II oraz odtworzeniu jezdni w miejscu przekopu (wraz z wysepką) można realizować następny etap.

**Odcinek III realizacji** = „końcówka” odcinka I do budynku nr 4 ul. Podgrodzie, m. Koszalin – tj. montaż sieci od Z.5 ÷ P.1 (patrz rys. 5/5).

Obarierowanie terenu robót – pozostaje jak dla odcinka II, lecz bez „wejścia” w jezdnię ul. Bolesława II oraz dodatkowo dopuszcza się ruch pieszych chodnikami (po obu stronach jezdni), lecz z przejściem „kładkami”.

Dla przyłącza do budynku nr 4 – dodatkowe wyгородzenie terenu ~~taśmą ostrzegawczą typu~~

~~U-22.~~ *shesl. dlic*

*zapewnim U-20a uwyp. dlic*

Oznakowanie pionowe – w ul. Podgrodzie bez zmian, tj. jak dla etapu II,

– w ul. Bogusława II jedynie znaki A-14 wraz ze znakiem B-36 i T-25  
(zapewnienie widoczności terenu robót)

#### **IV. Zestawienie oznakowania**

##### **Odcinek realizacji I (rys. 3/5):**

- a) znaki: A-14 roboty drogowe szt. 3,

~~A-30 inne niebezpieczeństwo szt. 2,~~ *shesl. dlic*

B-33 ograniczenie prędkości 30 kmh szt. 2,

B-41 zakaz ruchu pieszych szt. 4

B-1 zakaz ruchu szt. 1

~~T-18 szt. 1~~

~~T-18a szt. 1~~

*A-12b zmniejszenie prędkości - 1 szt. uwyp. dlic*  
*A-12c - 1. - lewostr. 1 szt. uwyp. dlic*

- b) tablice: tabl. inf. „do przejścia” (wg wzoru załącznika „3”) szt. 6,

tabl. inf. „zalecane przejście drugą stroną ulicy” szt. 1.

- c) obarierowanie: zapory drogowe U-3d „prowadząca ciągła” L = 1,2 m szt. 1

zapory drogowe U-20a L = 50 mb + 15 + 12 + 3 + 15 = 95 mb

zapory drogowe U-20b L = 6m + 6 = 12 mb

zapory drogowe U-20c L = 2,5 m + 5 + 2,5 + 2,5 + 1,25 = 13,75 mb

- d) inne: pacholki gumowe U-23c szt. 4

kładki dla pieszych typu U-28 szt. 1

słupki do znaków z rur  $\varnothing$  60 stal. „ocynkowanych” szt. 16

stojaki lub słupki do zapór (2 szt. / zaporę) szt. 14 + [(95:2,5) x 2] + [(12:3) x 2]  
= 14 + 76 + 8 = 98 szt.

**ZALĄCZNIK**  
do pisma nr 4004.1.21.1-2020  
z dnia 20.02.2020r

komplet świateł ostrzegawczych (2 pkt. / kpl.) 2 komplety.

**Odcinek realizacji II (rys. 4/5):**

Znaki, tablice informacyjne oraz obarierowanie do dyspozycji z odcinka II, lecz dodatkowo:

- a) znaki: B-36 zakaz zatrzymywania i postępu szt. 2 *3 upr. ulice*  
C-10 kierunek jazdy w lewo przed znakiem szt. 1  
T - tabliczki inf. uzupełniające pod „B” „dotyczy jezdni i chodnika” szt. 2 *T-25a i T-25c (szt. 2)*  
b) obarierowanie – zapory drogowe U-20c L ~ 40 mb  
U-20b L ~ 18 mb

**Odcinek realizacji III (rys. 5/5):**

Znaki, tablice informacyjne oraz obarierowanie do dyspozycji z odcinka I i II, lecz dodatkowo:

- a) znaki: A-14 roboty drogowe szt. 1 (łącznie 4)  
b) inne: kładki dla pieszych U-28 szt. 1 (łącznie 2)  
~~taśma ostrzegawcza U-22 do 50 mb.~~ *streś. ulice*

**Uwaga!** Tablice znaków drogowych „odblaskowe” z grupy „średnie”.

**V. Uwagi końcowe**

- Przed rozpoczęciem robót w pasie drogowym ul. Podgrodzie (dz. nr 170 obr. 20) oraz ul. Bogusława II (dz. nr 211/1) uzyskać zezwolenie od Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie, ul. Połczyńska 24 na tzw. zajęcie pasa drogowego (druk EAD-02-01),
- Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym ulicy winny być wyposażone w odzież ochronną o barwie pomarańczowej lub żółtej i wyposażone w elementy odblaskowe,
- Na zaporach ustawionych poprzecznie w jezdni **bezwzględnie** umocować oświetlenie ostrzegawcze typu U-35 **czynne przez całą dobę**.

Opracował:

*techn.* WIESŁAW MICKIEWICZ  
upr. z §2 ust. 2 i §5 ust. 2 i §13 ust. 1 pkt 3  
w specjalności: konstrukcyjno-inżynierskiej  
w zakresie dróg  
UW Koszalin nr G.T. - V - 66/13/76

ZALĄCZNIK  
do pisma nr 4001.1.21.1.2020  
z dnia 20.02.2020 ✓



TUR.4421.168.2017.TF

Koszalin, 17.07.2017 r.

### DECYZJA

#### Na podstawie:

- art. 39 ust. 1a, 3, 3a, 4, 5 ustawy z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 1440 ze zmianami),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zmianami),
- Zarządzenia Nr 379/1356/17 z dnia 02.01.2017 r. oraz Nr 379/1357/17 z dnia 02.01.2017 r. Prezydenta Miasta Koszalina w sprawie: upoważnienia Dyrektora i Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie do załatwiania spraw i wydawania decyzji administracyjnych określonych w ustawie z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych,
- Uchwały Nr XXV/339/2016 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 24.11.2016 r. w sprawie: uchwalenia Statutu Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie.

#### po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez:

Panią Elżbietę Klimek - Pełnomocnika Miejskiej Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. 75-111 Koszalin, ul. Łużycka 25A

#### w sprawie wydania zgody na lokalizację:

sieci ciepłowniczej z przyłączami i rurami osłonowymi w pasie drogowym ul. Podgrodzie (dr. powiatowa, działka nr 170 obr. 20) oraz ul. Bogusława II (dr. gminna, działka nr 211/1 obr. 20)

### **Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie zezwala na lokalizację:**

sieci ciepłowniczej z przyłączami i rurami osłonowymi w pasie drogowym ul. Podgrodzie (dr. powiatowa, działka nr 170 obr. 20) oraz ul. Bogusława II (dr. gminna, działka nr 211/1 obr. 20), wg szczegółowej lokalizacji określonej na planie sytuacyjnym stanowiącym integralną część niniejszej decyzji, po przyjęciu niżej wymienionych warunków:

1. Zezwolenie zarządcy drogi wyrażone w niniejszej decyzji jest ważne do dnia 17.07.2020 r. i wygasa po upływie terminu 3 lat od daty jego wydania.
2. Powyższa zgoda może służyć do wykazania się przed organami budowlanymi prawem do dysponowania terenem na etapie zgłoszenia lub pozwolenia na budowę.
3. Po umieszczeniu, stosownie do obowiązujących przepisów, w pasie drogowym w/w urzędnika zezwolenie zarządcy drogi na lokalizację jest ważne w terminie obowiązywania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego w celu umieszczenia w nim urzędnika.
4. Na czas prowadzenia robót w pasie drogowym należy opracować projekt organizacji ruchu/zabezpieczenia robót i uzgodnić go z organem zarządzającym ruchem w Koszalinie.
5. Należy zachować zgodność z obowiązującymi przepisami, w tym ustawy o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 1440 ze zmianami) oraz rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999r., poz. 430 ze zmianami).
6. W przypadku kolizji w/w inwestycji z innymi elementami sieci uzbrojenia podziemnego, inwestor zobowiązany jest do uzgodnienia powyższego z właściwymi gestorami sieci, dokonując na własny koszt przełożenia lub zabezpieczenia uzgodnionej sieci.
7. Koszty budowy lub modernizacji urządzeń i nawierzchni w pasie drogowym oraz likwidacji kolizji urządzeń ze stanem istniejącym związanych z realizacją i wykonaniem przedmiotowego zadania, ponosi inwestor.
8. Wnioskowaną inwestycję w pasie drogowym wykonać w miarę możliwości na głębokości min. 1,0 m od spodu istniejących konstrukcji nawierzchni. Mniejszą głębokość dopuszcza się jedynie w szczególnie uzasadnionych przypadkach które należy podać w projekcie sieci.
9. W przypadku przebudowy w/w ulic, w tym zmiany linii rozgraniczających, koszty związane z usunięciem ewentualnej kolizji i przełożeniem sieci ciepłowniczej z przyłączami i rurami osłonowymi poniesie właściciel urządzeń - art. 39 ust. 5 ustawy o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 1440 ze zmianami).
10. Miejsca wykopów w pasie drogowym przywrócić do stanu pierwotnego z zasypaniem ich gruntem niewysadzinowym typu piasek, żwir, pospółka i zagęścić do wskaźnika zagęszczenia 1,0.
11. Zakres koniecznych uszkodzeń nawierzchni w trakcie prac budowlanych należy przedstawić w projekcie odtworzenia mając na uwadze wymogi techniczne obowiązujące zarówno przy budowie sieci z przyłączami, jak i warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. poz. 430).
12. W związku z koniecznością schodkowego odtworzenia warstw konstrukcyjnych oraz zakresem niezbędnych rozbiórek nawierzchni koniecznym może okazać się odtworzenie kompleksowe pasa drogowego, w tym

- elementów organizacji ruchu ul. Bogusława II (wysepka kanalizująca) oraz całej szerokości istniejącego chodnika ul. Podgrodzie. Powyższe należy ująć w projekcie odtworzenia.
13. Uszkodzone w trakcie prac nawierzchnie w pasie drogowym należy przywrócić do stanu nie gorszego jak pierwotny, uszkodzone elementy wymienić na nowe, wszystkie warstwy konstrukcyjne odtwarzać schodkowo. Do otworzenia używać materiały pełnowartościowe.
  14. Nawierzchnie chodnika odtworzyć uwzględniając dopuszczenie postoju samochodów o ciężarze całkowitym nie większym niż 2500 kg z materiałów zgodnych z istniejącym wzorem, kształtem, kolorem, fakturą, nie dopuszcza się stosowania innych wzorów lub rodzajów materiałów.
  15. Utrzymanie obiektów i urządzeń należeć będzie do ich posiadacza.
  16. Projekt odtworzenia uszkodzonych nawierzchni i elementów organizacji ruchu w związku z budową wnioskowanej sieci oraz zakres wykopów uzgodnić w Zarządzie Dróg i Transportu w Koszalinie.
  17. Odtworzenie konstrukcji nawierzchni w pasie drogowym projekt winna wykonać osoba posiadająca tzw. uprawnienia budowlane - drogowe do celów projektowych.
  18. Zarządca drogi zastrzega sobie prawo do:
    - a) orzeczenia na zasadzie art. 36 ustawy o drogach publicznych w drodze decyzji administracyjnej o przywróceniu pasa drogowego do stanu poprzedniego, w przypadku gdy zajęcie pasa drogowego będzie niezgodne z warunkami niniejszej decyzji,
    - b) wymierzenia kary na zasadzie art. 40 ust. 12 ustawy o drogach publicznych w przypadku zajęcia pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi, z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w zezwoleniu lub o powierzchni większej niż określona w zezwoleniu zarządcy.
  19. Wnioskodawca ponosi pełną odpowiedzialność za ewentualne szkody wynikłe z umieszczenia przedmiotowego obiektu w pasie drogowym.
  20. Zgodnie z ust. 44 kol.4 pkt. 9 część III wykazy przedmiotów opłaty skarbowej, stawki tej opłaty oraz zwolnień, stanowiącego załącznik do ustawy o opłacie skarbowej (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1827 ze zmianami), niniejsze zezwolenie nie podlega opłacie skarbowej.

#### Uzasadnienie:

Lokalizacja nie powinna negatywnie wpływać na funkcjonowanie układu drogowego pod warunkiem zachowania przez stronę w/w warunków.

ZDiT sprowadza się do tzw. ochrony pasa drogowego uregulowanego w art. 20 ustawy o drogach publicznych ze szczególnym uwzględnieniem ust. 12 i 16 tej ustawy, które mówią: "Do zarządcy drogi należy w szczególności:

- 12) przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;
- 16) utrzymanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew i krzewów".

Kierując się tymi zasadami wszelkie działania przy wyrażaniu zgody na lokalizację urządzeń sprowadzamy do chronienia drogi publicznej i zieleni przed jej niszczeniem lub uszkodzeniem oraz innymi działaniami obniżającymi ich użyteczność lub ograniczającymi stale bądź częściowo ich funkcjonalność co ma miejsce w tym przypadku.

Biorąc powyższe uwarunkowania pod uwagę przy określeniu warunków umieszczenia urządzeń preferujemy metody jak najmniej niszczące pasy drogowe stąd we wszelkiego rodzaju decyzjach wskazujemy jako podstawową metodę bezwykopową.

ZDiT przychylając się do wniosku strony, stojąc na stanowisku słusznego jej interesu postanowił jak wyżej, ponieważ za zgodność z obowiązującymi przepisami odpowiada projektant składając stosowne oświadczenie w oparciu o art. 20 ust. 4 ustawy prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2016 r. poz. 290 ze zmianami) oraz organ wydający pozwolenie na budowę, wykonanie robót budowlanych lub przyjmujący zgłoszenie.

#### Pouczenie:

Przed rozpoczęciem robót budowlanych inwestor zobowiązany jest do:

- 1) uzyskania pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy albo wykonywania robót budowlanych;
- 2) uzgodnienia z zarządcą drogi, przed uzyskaniem pozwolenia na budowę, projektu budowlanego obiektu lub urządzenia;
- 3) uzyskania zezwolenia zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego lub umieszczenie w nim obiektu lub urządzenia.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koszalinie za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od daty otrzymania. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

#### Otrzymują:

- 1) Elżbieta Klimek 75-337 Koszalin, ul. Akademicka 9A/10 + załącznik
- 2) TUR a/a

Z up. PREZYDENTA MIASTA

mgr Anna *[podpis]* *[podpis]*  
ZASTĘPCA DYREKTORA  
Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie





ZARZĄD DRÓG I TRANSPORTU  
w Koszalinie  
ul. Podgórńska 24  
75-816 K O S Z A L I N  
tel. 94/311-80-80, fax 94/342-54-19

TUR.4421.168.2017.TF

Koszalin, 01.08.2017 r.

**Pracownia Projektowa  
Inżynierii Środowiska  
mgr inż. Elżbieta Klimek  
75-320 Koszalin  
ul. Podgórna 9/3**

**dotyczy:** pisma złożonego w dniu 28.07.2017 r. w sprawie uzgodnienia projektu sieci ciepłowniczej z przyłączami i rurami osłonowymi w pasie drogowym ul. Podgrodzie (dr. powiatowa, działka nr 170 obr. 20) oraz ul. Bogusława II (dr. gminna, działka nr 211/1 obr. 20).  
(kontynuacja sprawy znak TUR.4421.168.2017.TF)

Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie po rozpatrzeniu wniosku w sprawie uzgodnienia projektu sieci ciepłowniczej z przyłączami i rurami osłonowymi w pasie drogowym ul. Podgrodzie oraz ul. Bogusława II, **uzgadnia w/w projekt** na warunkach zawartych w decyzji znak TUR.4421.168.2017.TF z dnia 17.07.2017 r. (w zakresie trasy objętej tą decyzją) oraz na podstawie oświadczenia projektanta, że projekt został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Powyższe uzgodnienie nie jest jednoznaczne ze sprawdzeniem projektu, o którym mowa w art. 20 ust. 4 prawa budowlanego (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 290) pod kątem zgodności z obowiązującymi wymaganiami ustawy, przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej, ponieważ za to odpowiada projektant ze sprawdzającym.

Informujemy, że nie dopuszcza się umieszczenia w pasie drogowym elementów infrastruktury (typu tabliczki, słupki, szafki itp.), które nie zostały objęte wnioskiem na etapie wydawania decyzji na lokalizację sieci ciepłowniczej z przyłączami i rurami osłonowymi w pasie drogowym ul. Podgrodzie (dr. powiatowa, działka nr 170 obr. 20) oraz ul. Bogusława II (dr. gminna, działka nr 211/1 obr. 20).

Przed rozpoczęciem robót w pasie drogowym należy w tutejszym Zarządzie uzyskać decyzję na zajęcie pasa drogowego.

Załączniki:

1. Projekt szt. 1

Otrzymują:

- ① Adresat + załączniki
2. TUR a/a

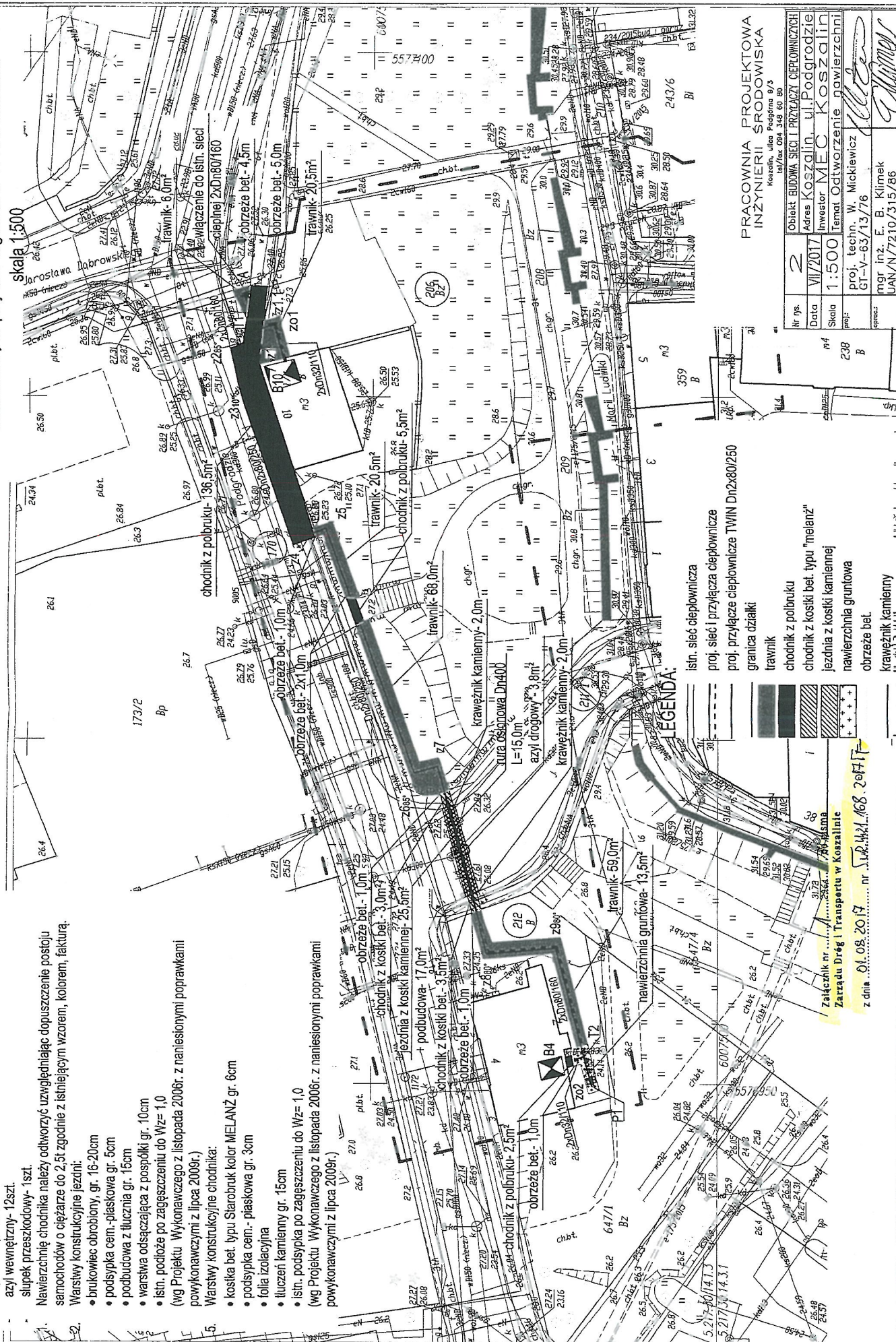
**DYREKTOR**  
Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie  
inż. Ewa Ciszek



**GA:** azyl drogowy; sztuczna wyspa, zamontowane przy przejściu dla pieszych wykonane z elementów prefabrykowanych z tworzywa sztucznego i masy chemoutwardzalnej;

- azyl skrajny- 11szt.  
azyl narożny- 2szt.  
azyl wewnętrzny- 12szt.  
słupek przeszklony- 1szt.
- Nawierzchnię chodnika należy otworzyć uwzględniając dopuszczenie postoju samochodów o ciężarze do 2,5t zgodnie z istniejącym wzorem, kolorem, fakturą.
- Warstwy konstrukcyjne jezdni:
- brukowiec obrobiony, gr. 16-20cm
  - podsypka cem.-piaskowa gr. 5cm
  - podbudowa z tłucznia gr. 15cm
  - warstwa odsączająca z pospółki gr. 10cm
  - istn. podłoże po zagęszczeniu do Wz= 1,0
- (wg Projektu Wykonawczego z listopada 2006r. z naniesionymi poprawkami powyższymi z lipca 2009r.)
- Warstwy konstrukcyjne chodnika:
- kostka bet. typu Starobruk kolor MELANŻ gr. 6cm
  - podsypka cem.- piaskowa gr. 3cm
  - tolia izolacyjna
  - tłuczeń kamienny gr. 15cm
  - istn. podsypka po zagęszczeniu do Wz= 1,0
- (wg Projektu Wykonawczego z listopada 2006r. z naniesionymi poprawkami powyższymi z lipca 2009r.)

Budowa sieci i przyłączy ciepłowniczych do budynków mieszkalnych wielorodzinnych przy ul. Podrodzie nr 4 i 10 w Koszalinie



PRACOWNIA PROJEKTOWA  
INŻYNIERII ŚRODOWISKA

nr ps.	2	Obiekt	BUDOWA SIECI PRZECIĄŻYCIOWYCH
Data	VII/2017	Adres	Koszalin, ul. Podgrodzie
Skala	1:500	Investor	MEC. Kozłowski
proj.		Temat	Odtworzenie nawierzchni
opracz.		proj. techn.	W. Mickiewicz
		GI-Y-V-63/13/76	
		mgr inż.	E. B. Klimke
		JAN/17210/315/86	

kraweżnik kamienny



**KOMENDA MIEJSKA  
POLICJI**

w KOSZALINIE woj. zachodniopomorskie

L. dz. RD 575/20

Nr rejestru 38/20

Koszalin, dnia 10.02.2020r.

**Wiesław Mickiewicz**  
**ul. Szymanowskiego 29/1**  
**75-573 Koszalin**

Odpowiadając na pismo, które wpłynęło do WRD KMP w Koszalinie zgodnie z §7 ust 2 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. Z 2017 r. poz. 784) informuję, iż przedstawiony projekt czasowej organizacji ruchu dotyczący:

„Oznakowanie na czas budowy sieci ciepłowniczych wraz z przyłączami do budynków przy ulicy Podgrodzie nr 10 i 4 w Koszalinie.”

**opiniuję bez uwag**

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana jest zawiadomić Komendanta Miejskiego Policji w Koszalinie o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Wyk. w 2 egz.

Egz. nr 1-adresat

Egz. nr 2-a/a

**Z upoważnienia**  
**Komendanta Miejskiego Policji**  
**w Koszalinie**

**NACZELNIK**  
**Wydziału Inicjatywy Drogowej**  
**KMP w Koszalinie**

*nadkom. Dariusz Bindas*



Koszalin, dnia 20.02.2020 r.

TIR.4001.1.21.1.2020.PCz

**OPINIA**

**Branżowa Pracownia  
Projektowa „KOMUNIKACJA”  
ul. Szymanowskiego 29/1  
75 – 573 Koszalin**

dot.: pisma z dnia 13 lutego 2020 r.

Zgodnie z §7 ust. 2, pkt 4 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.2017 poz. 784 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 13 lutego 2020 r., w sprawie zaopiniowania projektu czasowej organizacji ruchu dla zadania: **„Projekt oznakowania na czas budowy sieci ciepłowniczej (wraz z przyłączami) do bud. Nr 4 i 10 ul. Podgrodzie w Koszalinie (dr. powiatowa dz. nr 170 obr. 20) oraz ul. Bogusława II (dr. gminna dz. nr 211/1 obr. 20)”** złożonego przez Branżową Pracownię Projektową „KOMUNIKACJA”, reprezentowaną przez Pana Wiesława Mickiewicza

**opiniuje z uwagami**

1. Wykonawca zobowiązany jest do bieżącej kontroli i naprawy tymczasowego oznakowania pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego
2. W przypadku znacznych utrudnień w ruchu pojazdów należy wprowadzić ręczne kierowanie ruchem przez osoby upoważnione tj. posiadające odpowiednie wyposażenie i przeszkolenie w zakresie kierowania ruchem zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem Dz.U. z 2016 r. , poz. 143
3. O rozpoczęciu prac budowlanych na ul. Bogusława II, Podgórnej i związanych z nimi utrudnieniami w ruchu pojazdów wykonawca zobowiązany jest poinformować właścicieli pobliskich firm, posesji oraz mieszkańców na 7 dni przed wejściem na w/w roboty
4. Elementy odblaskowe powinny być w kształcie koła lub prostokąta i widoczne w okresie od zmroku do świtu z odległości co najmniej 150 m przy oświetleniu ich światłami drogowymi
5. Wykonawca prac zapewni na każdym etapie budowy stały dostęp do odbioru i wywozu śmieci przez PGK
6. Wykonawca zobowiązany jest powiadomić o prowadzeniu robót wszystkie służby komunalne, ratownicze, straży pożarnej oraz policji oraz udzielić im wszelkiej niezbędnej pomocy w przypadku zaistnienia sytuacji niebezpiecznej bądź zagrażającej życiu.
7. Wykonawca zobowiązany jest utrzymywać czystość nawierzchni drogi na wysokości wykonywanych prac (w granicach administracyjnych m. Koszalin) w związku z ruchem pojazdów obsługujących w/w budowę
8. Poza miejscami o ograniczonej przestrzeni znaki ostrzegawcze należy umieszczać w odległości od 50 do 100 m od miejsca niebezpiecznego
9. Rys. 3/5 i 4/5 Zamiast znaków A-30 z tabl. T-18 nad znakami B-33 (30) i A-14 należy umieścić znaki A-12b i A-12c
10. Rys. 4/5 i 5/5 proj. znakiem B-36 należy zastosować tabl. T-25a należy odwołać znakiem B-36 z tabl. T-25c
11. Zamiast taśmy U-22 należy zastosować zapory U-20a i U-20c umieszczone od strony chodnika

**Otrzymują:**

1. adresat
2. a/a TIR

Zarząd Dróg i Transportu w Koszalinie  
75-815 Koszalin, ul. Połczyńska 24  
[www.zdit-koszalin.pl](http://www.zdit-koszalin.pl)

**DYREKTOR**  
Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie  
  
mgr Anna Czarna-Łyska

tel. 94 311-80-60  
fax 94 342-54-19  
[sekretariat@zdit-koszalin.pl](mailto:sekretariat@zdit-koszalin.pl)

Koszalin, .....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

nazwa i adres jednostki wprowadzającej tymczasową  
organizację ruchu )

Zarząd Dróg i Transportu  
w Koszalinie  
ul. Połczyńska 24  
75 – 815 Koszalin

**DZIAŁ INŻYNIERII RUCHU**

## **Z A W I A D O M I E N I E**

Zgodnie z § 12 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r., w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177 z dnia 14 listopada 2003 r., poz. 1729), jako upoważniony przedstawiciel firmy.....

.....wprowadzającej,  
czasową organizację ruchu zawiadamiam:

zmiana organizacji ruchu zatwierdzona pismem nr.....  
z dnia..... na ulicy ..... zostanie wprowadzona  
od dnia \*..... Przewidywany termin przywrócenia  
poprzedniej, stałej organizacji ruchu:  
.....

.....  
(czytelny podpis osoby upoważnionej  
do reprezentowania firmy)

\* Wskazany termin winien być zgodny z terminem określonym w decyzji na zajęcie pasa drogowego.



TIR.4001.1.21.2.2020.PCz

**ZATWIERDZENIE**

**Branżowa Pracownia  
Projektowa „KOMUNIKACJA”  
ul. Szymanowskiego 29/1  
75 – 573 Koszalin**

Na podstawie art.10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. –prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2018 poz. 1990 z późniejszymi zmianami) oraz § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U.2017 poz. 784 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 13 lutego 2020 r. w sprawie zatwierdzenia projektu czasowej organizacji ruchu dla zadania: **„Projekt oznakowania na czas budowy sieci ciepłowniczej (wraz z przyłączami) do bud. Nr 4 i 10 ul. Podgrodzie w Koszalinie (dr. powiatowa dz. nr 170 obr. 20) oraz ul. Bogusława II (dr. gminna dz. nr 211/1 obr. 20)”** złożonego przez Branżową Pracownię Projektową „KOMUNIKACJA”, reprezentowaną przez Pana Wiesława Mickiewicza

**Zatwierdzam**

czasową organizację ruchu dla zadania: **„Projekt oznakowania na czas budowy sieci ciepłowniczej (wraz z przyłączami) do bud. Nr 4 i 10 ul. Podgrodzie w Koszalinie (dr. powiatowa dz. nr 170 obr. 20) oraz ul. Bogusława II (dr. gminna dz. nr 211/1 obr. 20)”** z uwzględnieniem uwag zawartych w treści opinii Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie – pismo 4001.1.21.1.2020.PCz z dnia 20 lutego 2020 r. Całość projektowanego oznakowania winna spełniać wymogi rozporządzenia 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 (t.j. Dz. U. 2019 poz. 2311).

**Projektowana organizacja ruchu powinna zostać wprowadzona w terminie:**

od 3.03 . 2020 r. do 17. 02. 2022 r.

**Dzień 18.02.2022 r., jest ostatecznym terminem przywrócenia stałej organizacji ruchu w obszarze tymczasowo wprowadzonych zmian.**

O planowanym terminie wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu, wykonawca robót zobowiązany jest zawiadomić Dział Inżynierii Ruchu ZDiT\* w Koszalinie oraz Wydział Ruchu Drogowego KM Policji, w Koszalinie tel. 094-342-93-74 co najmniej 7 dni przed dniem jej wprowadzenia.

Jeżeli w w/w terminie nie zostanie złożone pisemne zawiadomienie o planowanym terminie wprowadzenia projektowanych zmian, zatwierdzona organizacja ruchu traci ważność.

Oryginał projektu stanowi załącznik do niniejszego pisma.

**Otrzymują:**

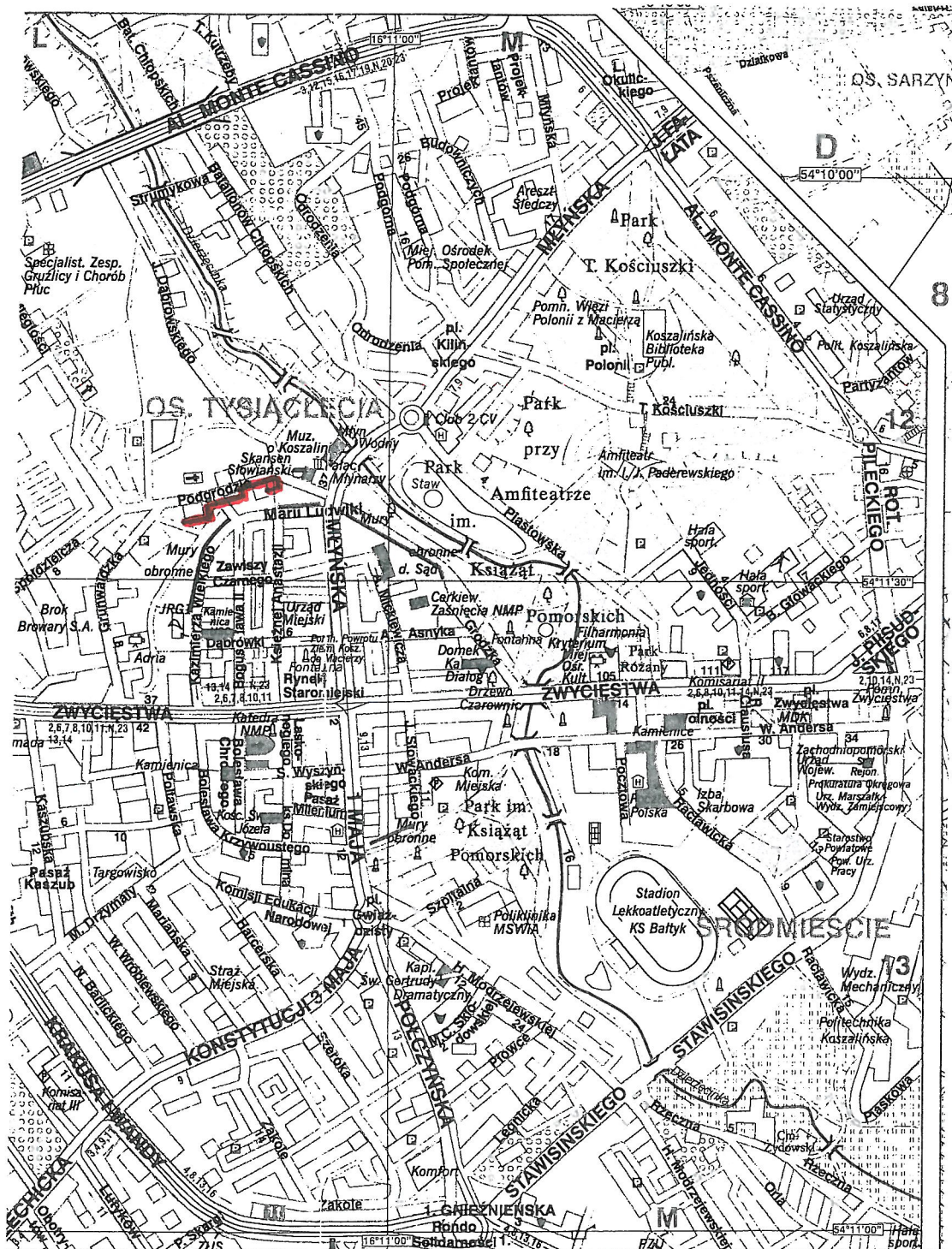
1. Adresat
2. ZDiT – TIR
3. a/a

  
Zastępca Prezesa  
Andrzej Kierzek

# ORIENTACJA

m. KOSZALIN

SKALA: 1:10 000



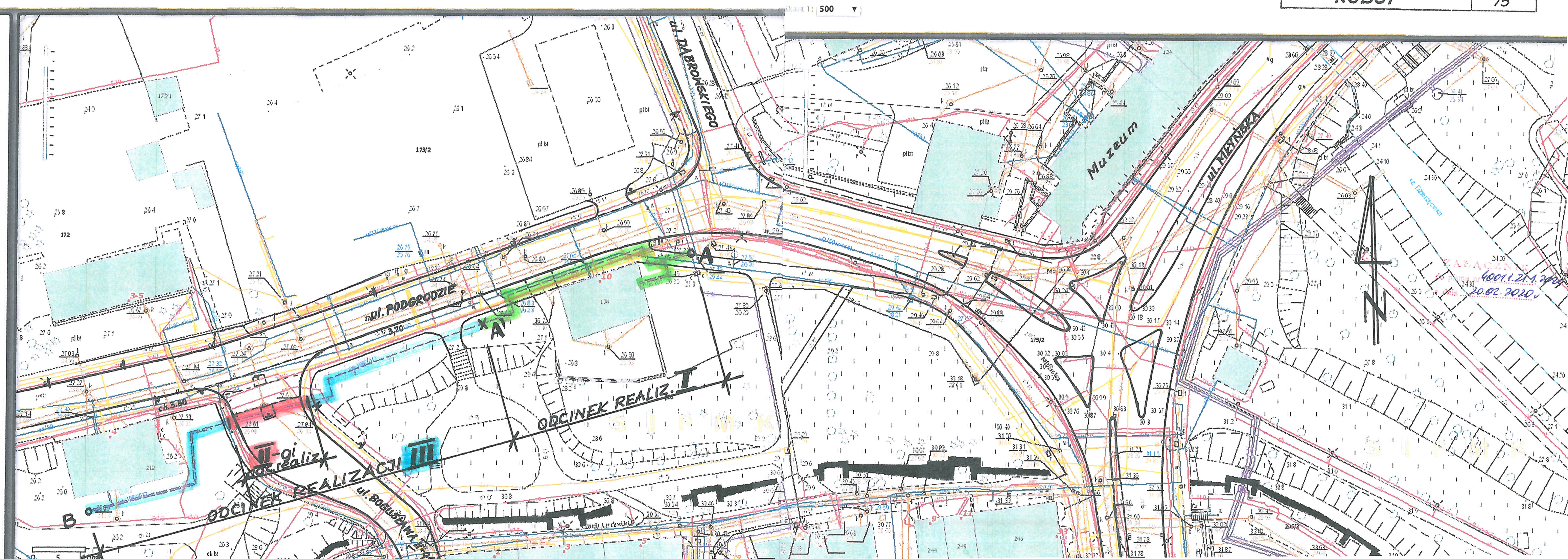
— linia robót

Załącznik  
do pisma nr 6001.12.1.2020  
z dnia 20.02.2020

Rys. 1/5



Branżowa Pracownia Projektowa "KOMUNIKACJA" K lin	
Projektant: techn. W. MICKIEWICZ upr. §2 p. 2; §6 c. 2 i §13 ust. 1- Nr GT-V-63/13/76	<i>W. Mickiewicz</i>
Sprawdził: mgr inż. upr. §2 p.	_____
Opis: Budowa sieci i przyłączy ciepłowniczych Koszalin, ul. Podgórze - Bogusław	Data: 02.2020
Treść: Plan syt.-wys. <b>ETAPOWANIE ROBÓT</b>	Skala: 1:500 Nr rys.: 2/5





### 11.1. Zasady ogólne

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze, powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należytym stanie przez okres trwania robót.

Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się odpowiednio barwy: białą, czerwoną, żółtą i czarną. Jeżeli urządzenia te zawierają elementy odblaskowe, powinny być one w kształcie koła lub prostokąta i widoczne w okresie od zmroku do świtu z odległości co najmniej 150 m przy oświetleniu ich światłami drogowymi.

Pojazd wykorzystywany przy robotach prowadzonych w pasie drogowym powinien być wyposażony w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, widoczny ze wszystkich stron z odległości co najmniej 500 m, przy dobrej przejrzystości powietrza. Pojazd powinien być oznakowany pasami na przemian barwy białej i czerwonej o wymiarach 250 x 250 mm, na całej szerokości pojazdu, albo tablicą ostrzegawczą lub tablicą zamykającą. Wystające poza obrys pojazdu części urządzeń lub ładunku powinny być oznakowane taśmą ostrzegawczą U-22.

Konstrukcje wsporcze po umieszczeniu na nich urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny zapewniać stabilność.

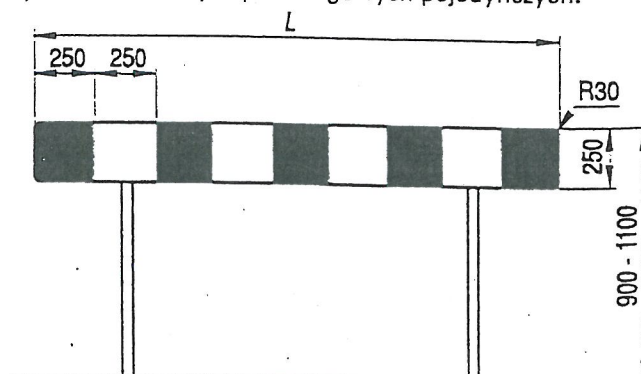
Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej lub żółtej i wyposażone w elementy odblaskowe.

### 11.2. Zapory drogowe

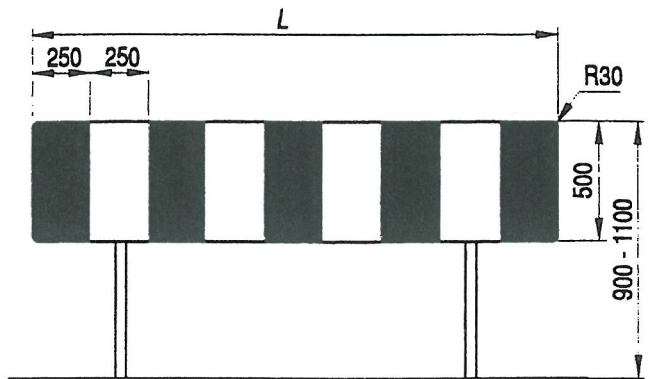
Zapory drogowe pojedyncze U-20a (rys.11.2.1 lit. a) i U-20b (rys.11.2.1 lit. b) stosuje się do wygradzania miejsc robót prowadzonych w pasie drogowym.

Do wygradzania wzdłuż jezdni stosuje się zapory U-20a, a do wygradzeń poprzecznych U-20b, z wyjątkiem przypadków, w których stosuje się tablice prowadzące ciągłe U-3c lub U-3d. Przy wygradzeniach wzdłuż jezdni nie dopuszcza się występowania przerw w ciągu zapor.

Rys.11.2.1. Wzory zapór drogowych pojedynczych:

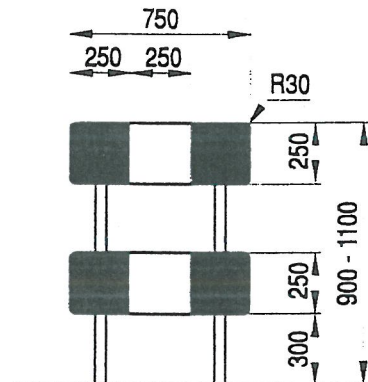


a) zapora drogowa pojedyncza U-20a



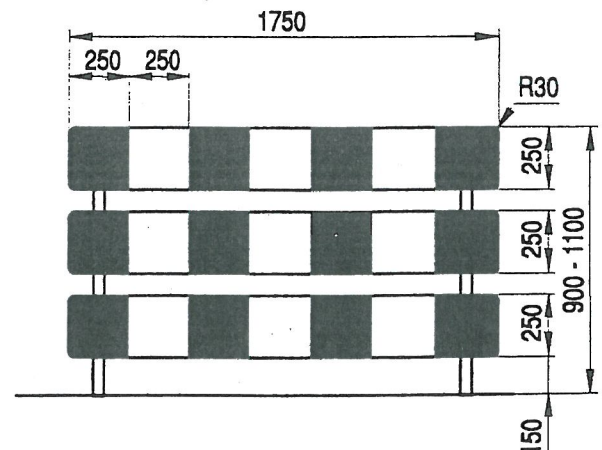
b) zapora drogowa pojedyncza szeroka U-20b

W przypadkach wygradzania miejsc robót prowadzonych na chodnikach, ciągach pieszych, pieszo-rowerowych lub ścieżkach rowerowych wygradzenie powinno być wykonane zaporami drogowymi podwójnymi U-20c (rys.11.2.2), w których dolna krawędź dolnego pasa zapory powinna się znajdować na wysokości około 0,3 m nad poziomem nawierzchni.



Rys.11.2.2. Zapora drogowa podwójna U-20c

Do wygradzania poprzecznego jezdni dopuszcza się zapory drogowe pojedyncze szerokie U-20b. Dla poprawy bezpieczeństwa pieszych, szczególnie w miejscach zwiększonego natężenia ruchu dzieci, np. w pobliżu szkół podstawowych, przedszkoli itp. zaleca się stosowanie zapory drogowej potrójnej U-20d (rys.11.2.3), w której dolna krawędź dolnego pasa zapory powinna się znajdować na wysokości około 15 cm nad poziomem nawierzchni.



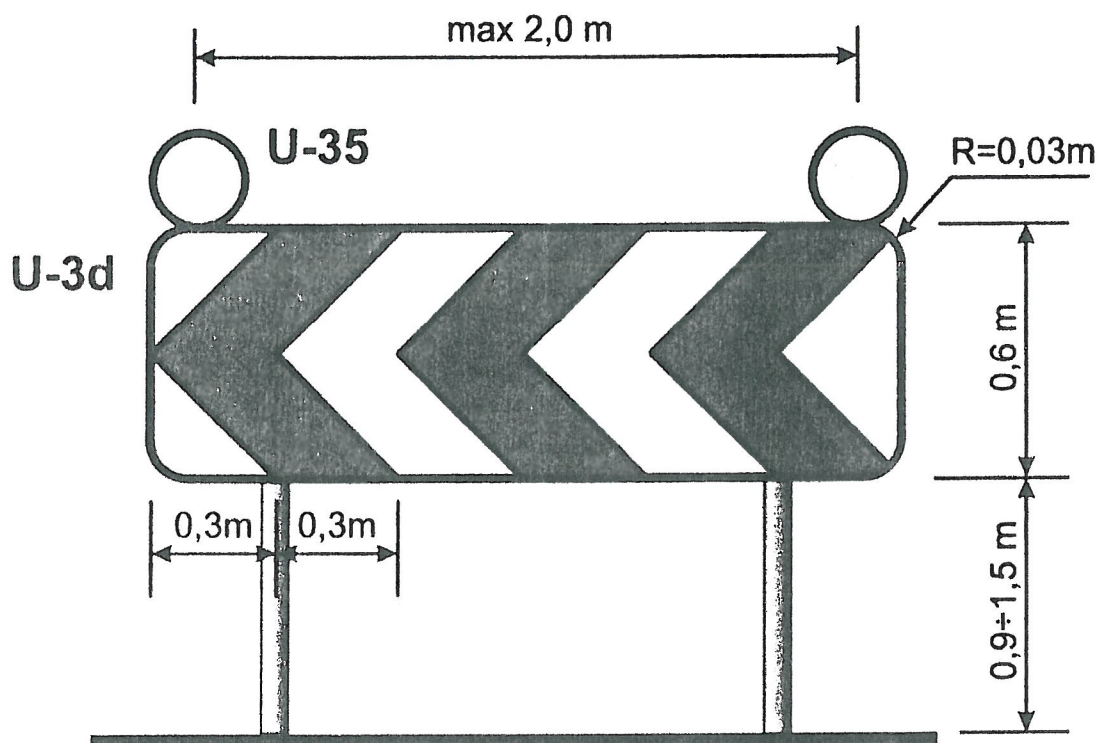
Rys.11.2.3. Zapora drogowa potrójna U-20d

do planu nr 4001.1.21.1.2020  
z dnia 20.02.2020



# Wzór ustawienia wygradzeń poprzecznych

## Tablica prowadząca ciągła

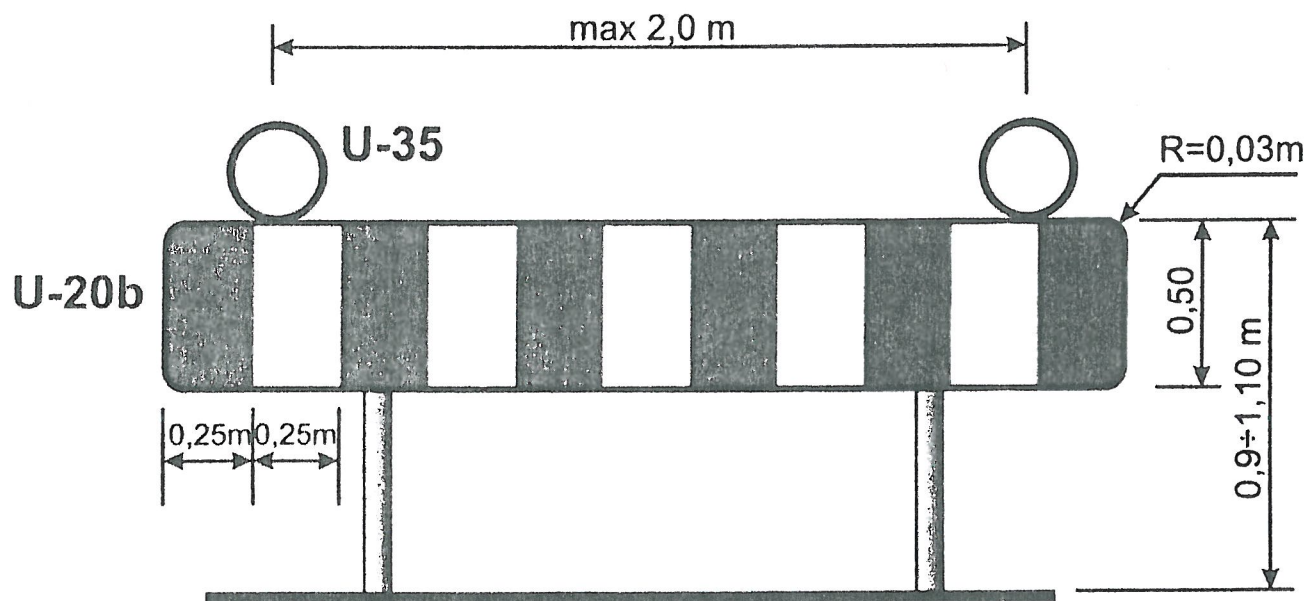


Długość tablicy kierującej nie może być krótsza niż 1,2 m.

Powinna być pokryta materiałem odblaskowym na całej powierzchni.

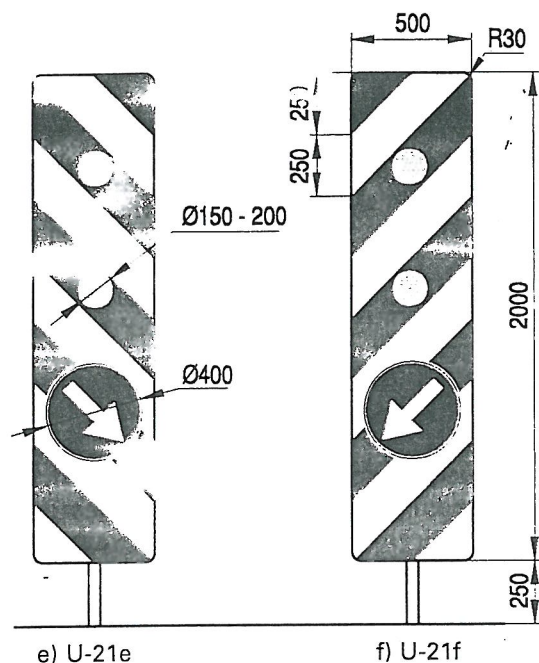
ZALACZENIE  
do pisma nr 4201.134.1.2020  
z dnia 20.02.2020 ✓

## 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  $90 \pm 30$  cykli na minutę.

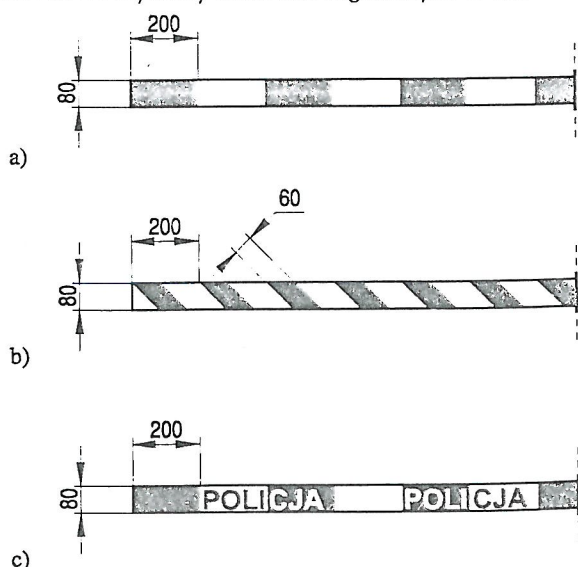


Tablice do oznaczania ograniczonej skrajni powinny być pokryte materiałem odblaskowym lub zawierać elementy odblaskowe o barwie zgodnej z barwą tła, na którym zostały umieszczone. Tablice należy ustawiać prostopadłe do osi drogi w odstępach nie większych niż 10 m w obszarze zabudowanym i 20 m poza obszarem zabudowanym. Dolna krawędź tablicy powinna znajdować się na wysokości do 0,25 m, mierząc od poziomu jezdni. Sposób zamocowania tablic powinien uniemożliwiać ich obrót wokół osi pionowej.

#### 11.4. Taśmy ostrzegawcze

Taśmy ostrzegawcze U-22 według wzorów przedstawionych na rys. 11.4.1 lit. a i 11.4.1 lit. b mogą być stosowane jedynie do wygradzania miejsc robót znajdujących się poza jezdnią w miejscach nieprzeznaczonych do ruchu lub postoju pojazdów oraz ruchu pieszych.

Rys.11.4.1. Przykłady taśm ostrzegawczych U-22:



Wygradzenia taśmami ostrzegawczymi powinny znajdować się w odległości nie mniejszej niż 1,0 m od tych miejsc. Taśmy powinny być rozwieszane na wysokości od 0,9 m do 1,2 m, mierząc od poziomu terenu do dolnej krawędzi taśmy, w taki sposób, aby strzałka ugięcia między punktami mocowania wynosiła nie więcej niż 0,3 m.

Wygradzenie taśmą ostrzegawczą jest dopuszczalne tylko przy wykopach do głębokości 0,5 m przy zachowaniu powyższych warunków.

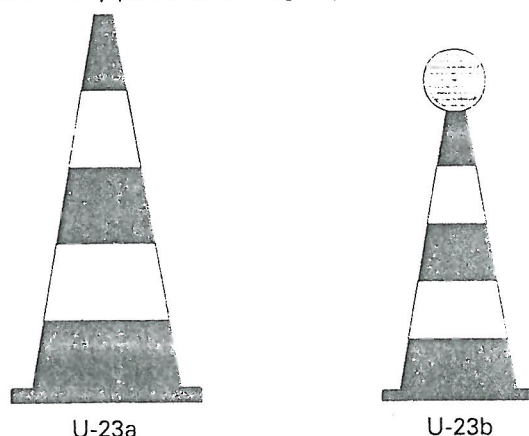
Do krótkotrwałych wygradzeń obszarów wyłączonych z ruchu przez służby mundurowe, dopuszcza się taśmy posiadające nazwy tych służb, np. „POLICJA”. Przykład takiej taśmy przedstawiono na rysunku 11.4.1 lit. c.

#### 11.5. Pachołki drogowe

Pachołki drogowe U-23 według wzorów (rys.11.5.1) i wymiarów przedstawionych w tabeli 11.1 i na rysunku 11.5.2 należy stosować do:

- wyznaczania skosów, tzn. stopniowego zwężania jezdni,
- wyznaczania toru jazdy pojazdów,
- prowadzenia robót krótkotrwałych lub szybko postępujących,
- awaryjnego, doraźnego oznakowania miejsca niebezpiecznego,
- oznaczania podłużnego uskoju (progu) przy wykonywaniu nakładek bitumicznych,
- wygradzeń wzdłuż jezdni powierzchni wyłączonych z ruchu, z wyjątkiem powierzchni zajętych pod roboty drogowe,

Rys. 11.5.1. Wzory pachołków drogowych:



Odległości między pachołkami drogowymi nie powinny być większe niż:

- 3 m przy wyznaczaniu skosów,
- 10 m przy oznaczaniu podłużnego uskoju,
- 5 do 10 m przy wygradzeniu wzdłuż jezdni powierzchni wyłączonych z ruchu,
- 12 m przy zabezpieczeniu świeżo malowanych linii,
- 0,5 m przy zabezpieczeniu świeżo wykonanych remontów cząstkowych.

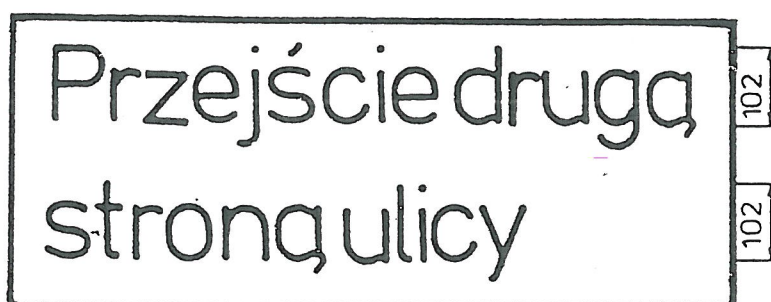
Pachołki drogowe powinny być w kolorze czerwonym lub pomarańczowym. Dla zapewnienia wyróż-

do pisma nr 4001.1.21.1.2020  
z dnia 20.02.2020

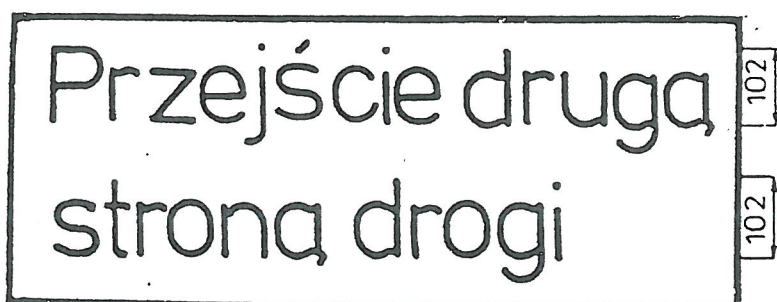


## 2.9. TABLICE KIERUJĄCE PIESZYCH

Tablice kierujące pieszych według wzorów pokazanych na rysunku . . . stosuje się w przypadkach zamknięcia dróg (ciągów) dla pieszych (chodnika, ścieżki, pobocza) i kierowania ruchu pieszego na drugą stronę drogi (ulicy) lub na inne sąsiednie ciągi dla pieszych.



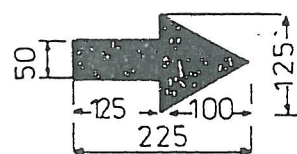
*Tabl. 1.*



*Tabl. 2.*



*Tabl. 3.*



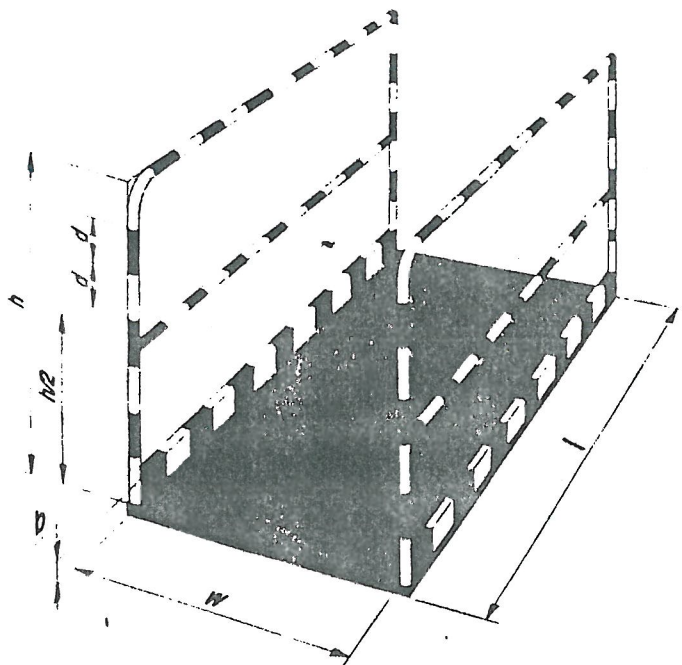
ZALĄCZNIK  
do pisma nr 4004-1.21.1.2020  
z dnia 20.02.2020 ✓

### 11.11. Kładki dla pieszych

W przypadku konieczności udostępnienia pieszym przejścia nad wykopami przy pracach drogowych należy stosować w tym celu kładki dla pieszych U-28 przedstawione na rys. 11.11.1. Zasadnicze wymiary kładek dla pieszych zestawiono w tabeli 11.4.

Tabela 11.4. Wymiary kładek dla pieszych U-28

Wysokość h	Długość l	Szerokość w	Wysokość listew bocznych b	Szerokość pasów biał- -czerwonych d
1100	1500	min. 1000	250	250
	2000			
	2500			



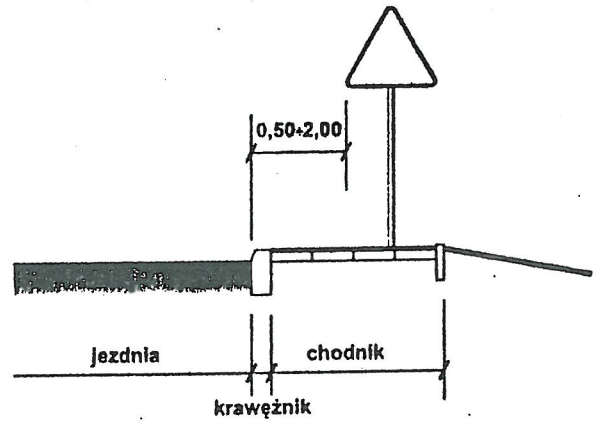
Rys. 11.11.1. Kładka dla pieszych U-28

ZALĄCZNIK  
do pisma nr 4001.1.21.1. 2020  
z dnia 20.02.2020r.



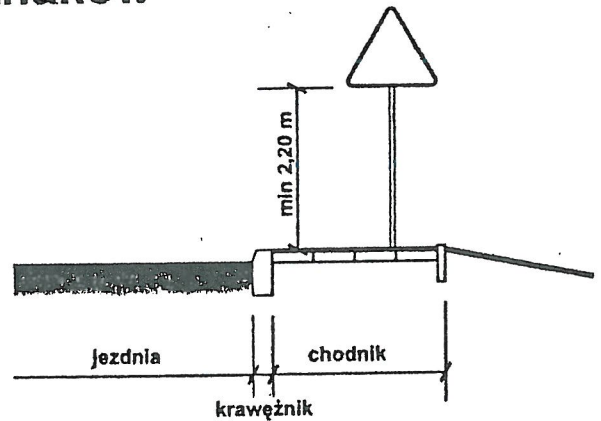
# Wzory ustawienia znaków drogowych

## 1. Odległość znaków od krawędzi jezdni

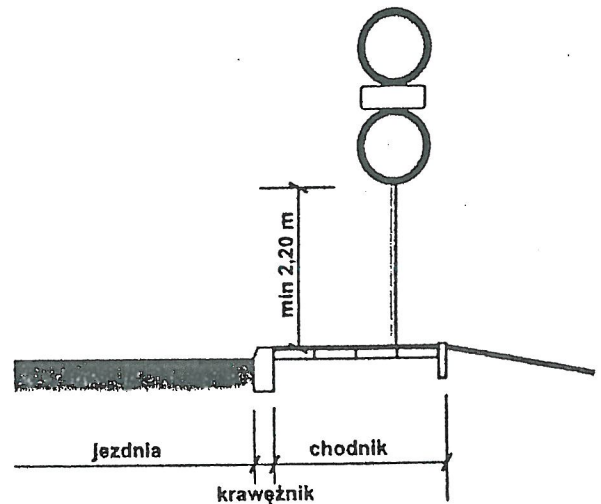


b) na ulicach

## 2. Wysokość umieszczania znaków



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



d) dwóch na jednym słupku na ulicach,

ZAŁĄCZNIK  
do pisma nr 4004.1.21.1.2020  
z dnia 20.02.2020

Odstępstwa od podanych w tabeli 1.1 wymiarów zostały określone w szczegółowych opisach znaków. Wymiary znaków kategorii E zależą od przyjętej wysokości pisma, rodzaju i wielkości symboli oraz długości i liczby nazw miejscowości na nich

umieszczanych, zgodnie z zasadami podanymi w opisach szczegółowych. Wymiary znaków kategorii F, G i tabliczek T oraz szczegółowe wymiary wszystkich znaków podane są w opisach szczegółowych.

Tabela 1.1. Podstawowe wymiary znaków kategorii A, B, C i D (wymiarów podano w mm)

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków			
		A ostrzegawcze	B zakazu	C nakazu	D informacyjne
		długość boku	średnica	długość podstawy	wysokość ( $n = 0, 1, 2$ )
wielkie	W	1200	1000	1200	$1200 + 300 n$
duże	D	1050	900	900	$900 + 225 n$
średnie	S	900	800	600	$600 + 150 n$
małe	M	750	600	600	$600 + 150 n$
mini	MI	600	400	400	$400 + 100 n$

### 1.2.2. Widoczność znaków

Dla zapewnienia widoczności znaku z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do

wykonania lic znaków należy stosować materiały odbłaskowe. Typy materiałów odbłaskowych do stosowania w zależności od miejsca ich lokalizacji i klasy drogi przedstawiono w tabeli 1.2.

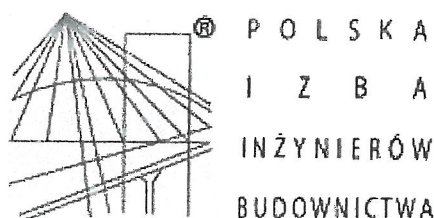
Tabela 1.2. Typy folii odbłaskowej użytej na lica znaków w zależności od lokalizacji znaku drogowego — wymagania minimalne

Usytuowanie znaku	Drogi krajowe				Drogi wojewódzkie	Drogi powiatowe i gminne
	autostrady i drogi ekspresowe	drogi dwujezdniowe	drogi jednojezdniowe międzynarodowe	inne drogi jednojezdniowe		
obok jezdni	2	2	2	1(*)	1(*)	1(*)
nad jezdnią	pryzmatyczna	2	2	2	2	2

(\*) W przypadku znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b obowiązuje stosowanie folii odbłaskowych typu 2. Dla znaków szlaków rowerowych oraz znaków dla kierujących pojazdami wojskowymi dopuszcza się stosowanie folii odbłaskowych typu 1 na wszystkich drogach.

do pisma nr 4001.1.21.1.2020  
z dnia 20.02.2020.





## Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ZAP-MT4-WN7-D2E \*

Pan Wiesław MICKIEWICZ o numerze ewidencyjnym ZAP/BD/1518/01  
adres zamieszkania ul. Szymanowskiego 29/1, 75-573 KOSZALIN  
jest członkiem Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada  
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2020-01-01 do 2020-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2019-11-28 roku przez:

Jan Bobkiewicz, Przewodniczący Rady Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci  
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są  
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

ZAŁĄCZNIK  
do pisma nr 40041.21.1.2020  
z dnia 20.02.2020

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na  
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.piib.org.pl](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów  
Budownictwa.

URZĄD WOJEWÓDZKI  
w KOSZALINIE  
Wydział Gospodarki Terenowej  
i Ochrony Środowiska

Koszalin, dnia 22 kwietnia 1976 r.

Nr GT-V-63/13/76

## STWIERDZENIE PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie

Na podstawie § 2 p.2 i § 5 p.2 i § 13 ust. 1 pkt 3 lit. b rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 46) stwierdza się, że

Obywatel Wiesław MICKIEWICZ

(wymienić imię-imiona i nazwisko)

technik drogowy

(wymienić tytuł zawodowy)

urodzony dnia 12 grudzień 1948r. w Łodzi

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji

Projektanta oraz Kierownika budowy i robót

(określić rodzaj funkcji)

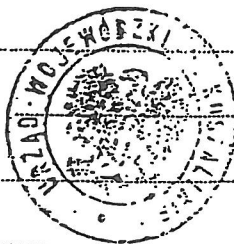
w specjalności Konstrukcyjno - inżynierskiej w zakresie dróg

(określić rodzaj specjalności techniczno-budowlanej lub specjalizacji zawodowej)

Obywatel Wiesław MICKIEWICZ jest upoważniony do:

(imię-imiona i nazwisko)

- 1/ sporządzania projektów budowli dróg - o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych i schematach technicznych,
- 2/ kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowli dróg o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych.



Otrzymuje:

1. Ob. Wiesław Mickiewicz  
Koszalin, ul. Zwycięstwa 41/8

2. a/a

Z 17. 4. 1976