PRO-LINES Projekty i Wykonawstwo
30-389 Kraków, ul. Mieczykowa 9/1
tel.605072401, biuro@prolines.pl

Pro-Lines

PROJEKT CZASOWEJ ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU

na czas przebudowy Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) Giebułtów w ciągu drogi ekspresowej S7 w km 11+100.

Projektant:
mgr Wojciech Brągiel

PAŹDZIERNIK 2026

OPIS TECHNICZNY

do projektu czasowej zmiany organizacji ruchu na czas przebudowy Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) Giebułtów w ciągu drogi ekspresowej S7 w km 11+100.

I. PODSTAWA ZLECENIA

Zlecenie Inwestora we współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad.

II. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

1. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania pionowego i poziomego, wykonana na potrzeby niniejszego opracowania.
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (tekst jednolity).
4. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tekst jednolity).
5. Rozporządzenie 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 (tekst jednolity z późniejszymi zmianami).
6. Projekt zagospodarowania terenu (PZT) dla budowy stacji paliw wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

III. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest zaprojektowanie bezpiecznego i prawidłowego oznakowania oraz zabezpieczenia miejsca prowadzenia robót budowlanych w pasie drogowym (na terenie MOP Giebułtów) na czas realizacji inwestycji, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznego i płynnego ruchu pojazdów oraz pieszych.

IV. OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ

A. Stan istniejący

MOP Giebułtów zlokalizowany jest przy drodze ekspresowej S7 w km 11+100 w ciągu odcinka realizacyjnego S7. W stanie istniejącym funkcjonuje stała organizacja ruchu przedstawiona na rysunkach tego projektu. Prędkość na terenie MOP-u jest ograniczona do 30 km/h. Na terenie obiektu znajdują się: miejsca postojowe dla samochodów osobowych, ciężarowych oraz autokarów, stanowisko dla pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi (ADR), miejsce przeznaczone do kontroli pojazdów przez służby (np. ITD, Policja), budynek sanitariatów (WC), plac zabaw, zadaszone miejsca piknikowe oraz mała architektura.Obiekt znajduje się pod zarządem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział w Krakowie.

Zgodnie z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR), średni dobowy ruch roczny (SDRR) na analizowanym odcinku drogi ekspresowej S7 wynosi **23 194 poj./dobę** (łącznie w obu kierunkach). Struktura rodzajowa ruchu kształtuje się następująco: samochody osobowe i mikrobusy stanowią **79%**, lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) – **10%**, natomiast samochody ciężarowe (powyżej 3,5 t) – **11%** ogółu pojazdów.

B. Stan projektowany i organizacja ruchu na czas robót

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa i rozbudowa MOP Giebułtów do kategorii II, obejmująca budowę stacji paliw wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, przebudowę wewnętrznego układu drogowego, budowę obiektów małej architektury oraz urządzeń budowlanych.

Inwestycja dotyczy MOP będącego częścią drogi ekspresowej S7, realizowanej na podstawie decyzji Wojewody Małopolskiego z dnia 30 czerwca 2022 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) nr 24/2022 (znak: WI-VI.7820.1.37.2021.HD), zmieniającej decyzję Wojewody Małopolskiego Nr 39/2019 z dnia 30 września 2019 r. (Odcinek 1: granica woj. świętokrzyskiego – węzeł Szczepanowice, Etap 1 – granica woj. świętokrzyskiego – węzeł Miechów, km 603+459,97 do km 622+185,00). Zadanie zlokalizowane jest w województwie małopolskim (powiat miechowski, gmina Miechów) oraz świętokrzyskim (powiat jędrzejowski, gmina Wodzisław).

Na czas realizacji robót przyjmuje się następujące założenia organizacyjne:

1. Front robót należy wygrodzić tablicami kierującymi U-21a/b wyposażonymi w ciągłe oświetlenie ostrzegawcze koloru żółtego (zasilanie bateryjne/sieciowe zmierzchowe). Dodatkowo należy zastosować tablice U-3c/d z lampami wczesnego ostrzegania (żółtymi błyskowymi). Szczegółową lokalizację urządzeń BRD wskazano na planszach zbiorczych.
2. Dla zapewnienia bezpiecznego przejazdu pojazdów ciężarowych i autobusów, w miejscach zwężeń należy pozostawić pas ruchu o szerokości minimum 2,75 m.
3. Znaki pionowe należy rozmieścić ściśle według schematu na rysunkach.
4. Przy wykopach powyżej 0,5 m głębokości roboty należy wygrodzić stałym ogrodzeniem segmentowym.
5. W razie potrzeby zapewnić kierowanie ruchem przez osoby uprawnione
6. Po zakończeniu inwestycji wykonawca jest zobowiązany przywrócić teren pasa drogowego oraz infrastrukturę towarzyszącą do stanu pierwotnego (lub docelowego zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu) i zgłosić go do odbioru Zarządcy Drogi.
7. Przewidywany okres realizacji robót: listopad 2026 r. – lipiec 2027 r.

Opis poszczególnych rysunków:

Realizację inwestycji podzielono na etapy obejmujące wygrodzenie poszczególnych stref roboczych tablicami kierującymi U-21a/b z oświetleniem ostrzegawczym, przy zachowaniu ciągłości ruchu na pozostałej części MOP:

Rysunek nr 1 – Budowa głównego kompleksu stacji paliw

Wygrodzenie obejmuje główny plac budowy w centralno-północnej części MOP-u (oznakowany jako „projektowana stacja paliw", zabezpieczony stałym ogrodzeniem ażurowym oraz tablicami U-21a/b co 10 m). W ramach tego etapu realizowany jest budynek obsługi stacji (sklep, gastronomia, sanitariaty), wiata z dystrybutorami paliw dla samochodów osobowych, podziemne zbiorniki magazynowe paliw, infrastruktura towarzysząca (m.in. kompresor, odkurzacz) oraz bezpośredni układ dróg wewnętrznych i miejsc postojowych wokół budynku.

Rysunek nr 2 – Prace obejmują budowę przelotowego stanowiska ładowania ciężarówek z wysepką techniczną oraz przebudowę krawędzi jezdni.

Rysunek nr 3 – Budowa stanowisk do tankowania pojazdów ciężarowych (TIR)
oraz wysepki pod dystrybutory oraz zadaszenia (wiaty dla pojazdów ciężarowych).

Rysunek nr 4 – Budowa strefy ładowania samochodów osobowych (EV) i chodnika

Rysunek nr 5 – Przebudowa układu drogowego przy wjeździe na strefę parkingową
Zakres prac dotyczy przebudowy krawędzi jezdni manewrowych, korekty geometrii wysp dzielących, budowy nowych zjazdów

Utrudnienia i zagrożenia: ruch pieszych wzdłuż wygrodzenia placu budowy oraz w rejonie poruszających się pojazdów budowlanych, nieznaczne zwężenia pasów ruchu, hałas, zapylenie, wibracje.

Termin przywrócenia docelowej organizacji ruchu: lipiec 2027

Uwaga: Niniejszy projekt czasowej organizacji ruchu nie zastępuje i nie zawiera wykonawczego projektu wygrodzenia i zabezpieczenia placu budowy (BIOZ) wynikającego z przepisów Prawa Budowlanego, za który odpowiada Wykonawca robót.

V. SPOSÓB OZNAKOWANIA

1. Zasady rozmieszczania znaków i tablic informacyjnych

Oznakowanie robót należy wykonać zgodnie z częścią rysunkową. Podczas montażu oznakowania wykonawca musi przestrzegać następujących zasad technicznych:

Znaki i tablice czasowe nie mogą zasłaniać istniejących znaków drogowych (jeśli stają się niespójne, znaki stałe należy zasłonić/skreślić taśmą), informatorów ani widoczności w rejonach skrzyżowań i punktów kolizyjnych.
Znaki drogowe pionowe użyte do oznakowania robót na drodze ekspresowej / terenie MOP powinny mieć wielkość o jedną grupę większą niż znaki stosowane na danym odcinku na stałe (zastosować znaki duże „D" lub średnie „Ś" w zależności od parametru drogi najazdowej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.).
Parametry skrajni przy montażu na chodnikach / ciągach pieszych:
Skrajnia pionowa: minimum 2,5 m od poziomu chodnika do dolnej krawędzi najniżej położonego znaku.
Skrajnia pozioma: minimum 0,5 m od krawędzi jezdni do skrajnego punktu tarczy znaku.
Znaki należy montować na stabilnych podstawach drogowych zapewniających odporność na podmuchy wiatru od pojazdów ciężarowych. Wysokość konstrukcji wsporczej przy montażu dwóch znaków na jednym słupku nie może przekraczać 2,5 m.
Dopuszcza się wykorzystanie istniejących konstrukcji (słupy oświetleniowe, konstrukcje wsporcze), pod warunkiem, że na jednym słupku nie znajdą się więcej niż 3 znaki, a najniższy z nich będzie zamontowany na wysokości nie mniejszej niż 0,9 m (wyłącznie w miejscach całkowicie wyłączonych z ruchu pieszych).

2. Czynności poprzedzające zajęcie pasa drogowego

Przed fizycznym przystąpieniem do prac i wprowadzeniem zmian w ruchu Wykonawca zobowiązany jest do:

1. Uzyskania od Zarządcy Drogi (GDDKiA O/Kraków) pisemnej decyzji administracyjnej na zajęcie pasa drogowego oraz uzgodnienia szczegółowego harmonogramu prac.
2. Dostarczenia i montażu kompletnego oznakowania i urządzeń BRD zgodnie z zatwierdzonym projektem COR. Do czasu oficjalnego wdrożenia organizacji ruchu, znaki muszą pozostać szczelnie zasłonięte.
3. Powiadomienia o terminie wprowadzenia COR organu zarządzającego ruchem oraz właściwej Komendy Policji z minimum 7-dniowym wyprzedzeniem.

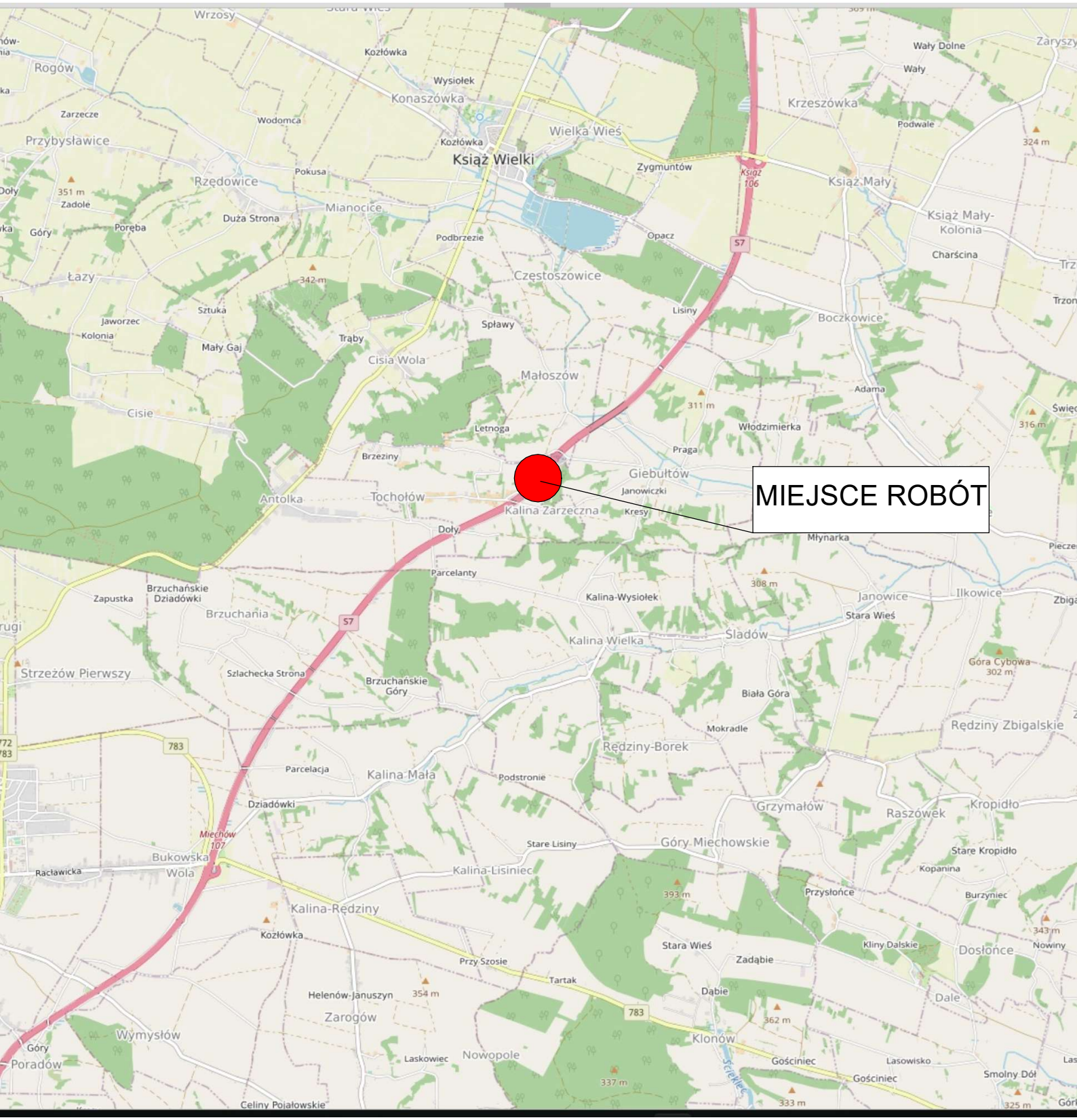
3. Uwagi ogólne

W czasie prowadzenia robót Wykonawca ma obowiązek prowadzenia całodobowej kontroli i utrzymania stanu oznakowania, działania oświetlenia ostrzegawczego oraz elementów BRD. Wszelkie usterki, przesunięcia tarcz znaków czy awarie świateł muszą być likwidowane niezwłocznie.

Za bezpieczeństwo ruchu, stan urządzeń zabezpieczających oraz realizację prac zgodnie z zatwierdzonym projektem COR pełną odpowiedzialność ponosi Kierownik Budowy.

OPRACOWAŁ:

mgr Wojciech Brągiel



Pro-Lines	Zadanie: Przebudowa drogi publicznej polegająca na przebudowie i rozbudowie miejsca obsługi podróżnych Giełbutów do kategorii II, obejmująca budowę stacji paliw wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudowę układu drogowego obiektami małej infrastruktury oraz urządzeniami budowlanymi	
Tytuł rysunku:	Orientacja	
Projektował:	mgr Wojciech Brągiel	
Nr rys. -	Skala: 1:25000	Data: Październik 2026

Droga Ekspresowa S7

Droga Ekspresowa S7

droga serwisowa

co 10m U-21a + św. żółte

co 10m U-21b + św. żółte

stałe ogrodzenie ażurowe

projektowana stacja paliw

10m

10m

10m

10m

proj. A-14

proj. A-12c

proj. A-14

proj. A-30

proj. T-0

proj. A-30

proj. T-0

proj. A-12c

proj. A-14

Pojazd budowy

Pojazd budowy

U-15b ist

U-4a ist

U-1a ist

U-1b ist

U-14a ist

U-20b ist

C-17 ist

D-18a ist

T-23b ist

T-29 ist

A-7 ist

C-2 ist

B-1 ist

B-18 ist

B-2 ist

C-3 ist

C-4a ist

D-3 ist

D-18 ist

D-1 ist

A-20 ist

3MP

17MP

8MP

6MP

PPP ±0,00=281,70

MPD

ON TIR+AdBlue

MASZTY ODDECHOWE PALIW 9-4 m

MASZT ODDECHOWY AdBlue h=2 m

STUDZIENKA ZLEWNIOWA 1,5 m³

ZAWORY BEZP. LPG h=3 m

STOJAK NA BUTLE Z GAZEM do 440 kg

STREFA JEZDNA

50m

35t

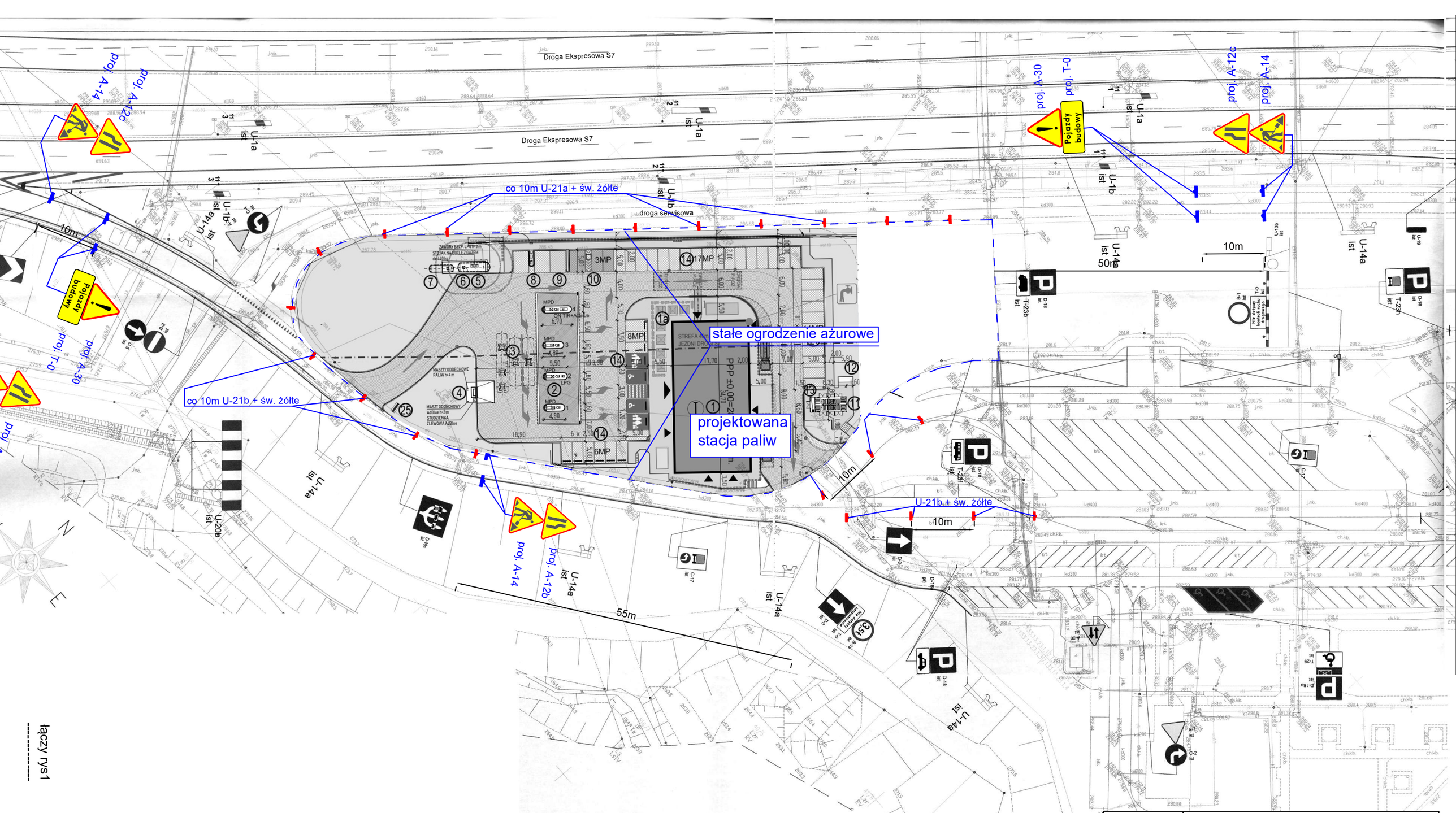
Droga Ekspresowa S7

droga serwisowa

Pro-Lines	Zadanie: Przebudowa drogi publicznej polegająca na przebudowie i rozbudowie miejsca obsługi podróżnych Giełbutów do kategorii II, obejmująca budowę stacji paliw wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudowę układu drogowego obiektami małej infrastruktury oraz urządzeniami budowlanymi
Tytuł rysunku:	Czasowa zmiana organizacji ruchu na czas realizacji budowy stacji paliw
Projektował:	mgr Wojciech Brągiel
Nr rys. 1	Skala: 1:500
	Data: Październik 2026

proj. A-30 — Oznakowanie projektowane

— Oznakowanie istniejące



łączy rys1

proj. A-30 — Oznakowanie projektowane

— Oznakowanie istniejące

Pro-Lines	Zadanie: Przebudowa drogi publicznej polegająca na przebudowie i rozbudowie miejsca obsługi podróżnych Giełbutów do kategorii II, obejmująca budowę stacji paliw wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudowę układu drogowego obiektami małej infrastruktury oraz urządzeniami budowlanymi
Tytuł rysunku:	Czasowa zmiana organizacji ruchu na czas realizacji budowy infrastruktury
Projektował:	mgr Wojciech Brągiel
Nr rys. 2	Skala: 1:500
	Data: Październik 2026

Droga Ekspresowa S7

droga serwisowa

co 10m U-21a + św. żółte

co 10m U-21b + św. żółte

stałe ogrodzenie ażurowe

projektowana stacja paliw

U-21a + św. żółte

55m

10m

50m

łączy rys1

proj. A-14

proj. A-12c

proj. A-30

proj. T-0

U-1a ist

U-1b ist

U-14a ist

U-20b ist

Pojazdy budowy

proj. A-30	Oznakowanie projektowane
	Oznakowanie istniejące

Pro-Lines	Zadanie: Przebudowa drogi publicznej polegająca na przebudowie i rozbudowie miejsca obsługi podróżnych Giełbutów do kategorii II, obejmująca budowę stacji paliw wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudowę układu drogowego obiektami małej infrastruktury oraz urządzeniami budowlanymi	
Tytuł rysunku:	Czasowa zmiana organizacji ruchu na czas realizacji budowy infrastruktury	
Projektował:	mgr Wojciech Brągiel	
Nr rys. 3	Skala: 1:500	Data: Październik 2026

Droga Ekspresowa S7

Droga Ekspresowa S7

co 10m U-21a + św. żółte

10m

10m

droga serwisowa

stałe ogrodzenie ażurowe

projektowana stacja paliw

proj. A-30

proj. T-0

proj. A-12c

proj. A-14

U-1a ist

U-1b ist

U-14a ist

U-14b ist

50m

10m

proj. A-14

proj. A-12b

U-21b + św. żółte

U-21a + św. żółte

58,75m

U-14a ist

U-14a ist

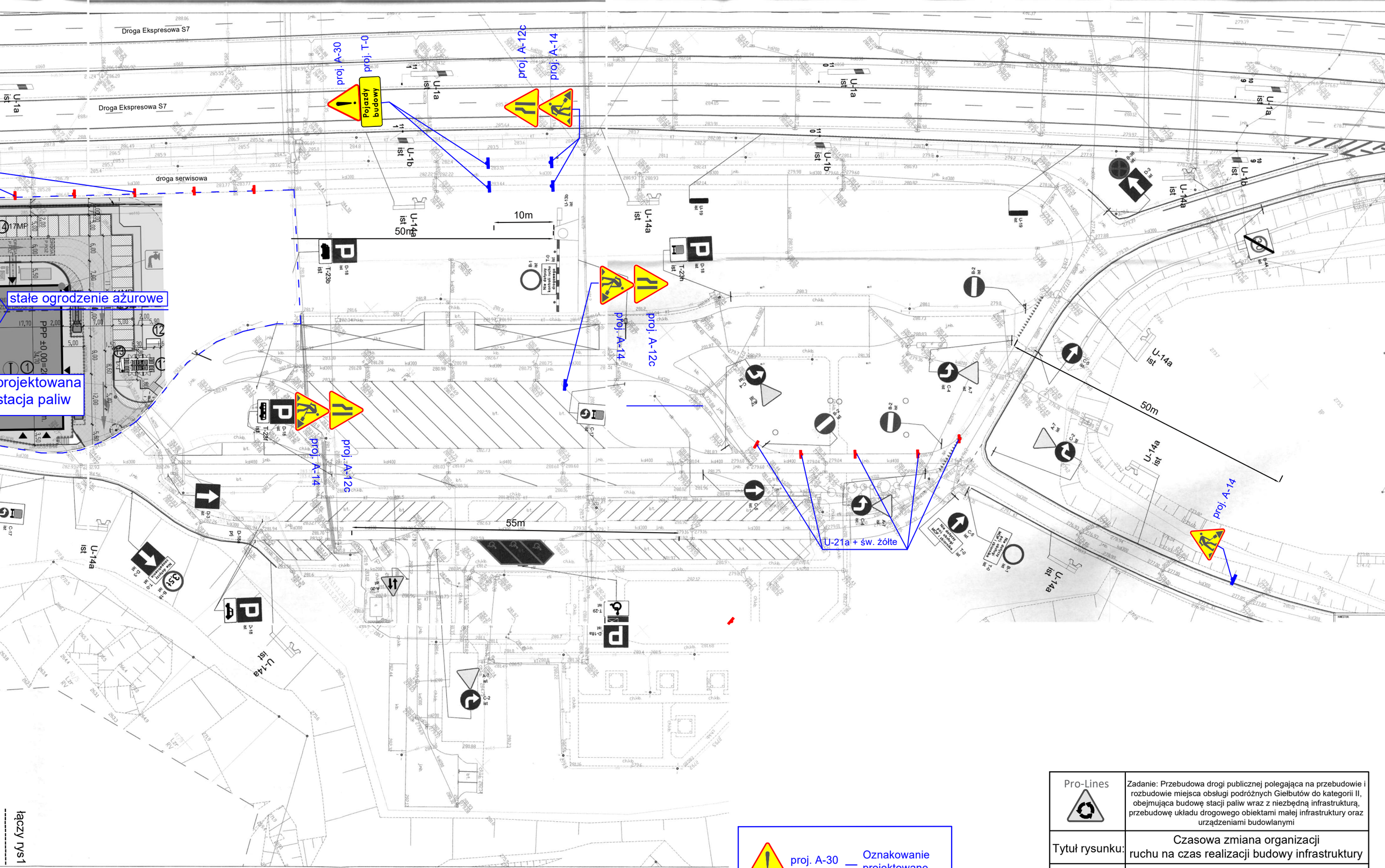
U-14a ist

łączy rys1

proj. A-30 — Oznakowanie projektowane

— Oznakowanie istniejące

Pro-Lines	Zadanie: Przebudowa drogi publicznej polegająca na przebudowie i rozbudowie miejsca obsługi podróżnych Gielbutów do kategorii II, obejmująca budowę stacji paliw wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudowę układu drogowego obiektami małej infrastruktury oraz urządzeniami budowlanymi	
Tytuł rysunku:	Czasowa zmiana organizacji ruchu na czas realizacji budowy infrastruktury	
Projektował:	mgr Wojciech Brągiel	
Nr rys. 4	Skala: 1:500	Data: Październik 2026



proj. A-30 — Oznakowanie projektowane

— Oznakowanie istniejące

Pro-Lines	Zadanie: Przebudowa drogi publicznej polegająca na przebudowie i rozbudowie miejsca obsługi podróżnych Giełbutów do kategorii II, obejmująca budowę stacji paliw wraz z niezbędną infrastrukturą, przebudowę układu drogowego obiektami małej infrastruktury oraz urządzeniami budowlanymi	
Tytuł rysunku:	Czasowa zmiana organizacji ruchu na czas realizacji budowy infrastruktury	
Projektował:	mgr Wojciech Brągiel	
Nr rys. 5	Skala: 1:500	Data: Październik 2026