

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS ROBÓT

PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 4482 S

/HAŁCNÓW – KOZY - PODLESIE/

UL. JANA III SOBIESKIEGO W KOZACH

INWESTOR: **ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W BIELSKU – BIAŁEJ**
UL. T.REGERA 81, 43-382 BIELSKO – BIAŁA.

ADRES INWESTYCJI: **WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE, POWIAT BIELSKI, MIEJSCOWOŚĆ**
KOZY.

BRANŻA: **DROGOWA.**

JEDNOSTKA PROJEKTOWA: **USŁUGI PROJEKTOWE mgr inż. Grzegorz Glanowski**
34-316 Bujaków, ul. Zdrojowa 12

PROJEKTOWAŁ: **mgr inż. Grzegorz Glanowski**
mgr inż. Tomasz Gacek

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS ROBÓT

PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 4482 S

/HAŁCNÓW – KOZY - PODLESIE/

UL. JANA III SOBIESKIEGO W KOZACH

INWESTOR: **ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W BIELSKU – BIAŁEJ**

UL. T. REGERA 81, 43-382 BIELSKO – BIAŁA.

ADRES INWESTYCJI: **WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE, POWIAT BIELSKI, MIEJSCOWOŚĆ
KOZY.**

JEDNOSTKA PROJEKTOWA: **USŁUGI PROJEKTOWE mgr inż. Grzegorz Glanowski
34-316 Bujaków, ul. Zdrojowa 12**

PROJEKTOWAŁ: **mgr inż. Grzegorz Glanowski
mgr inż. Tomasz Gacek**

Zawartość opracowania:

➤ Część opisowa

- Opis techniczny

➤ Część graficzna

- Rys. nr 1. Orientacja
- Rys. nr 2.1 Istniejąca organizacja ruchu skala 1:500
- Rys. nr 2.2 Istniejąca organizacja ruchu skala 1:500
- Rys. nr 3.1 Projektowana organizacja ruchu na czas robót skala 1:500
- Rys. nr 3.2 Projektowana organizacja ruchu na czas robót skala 1:500
- Rys. nr 4. Projektowana organizacja ruchu - Objazdy

Spis treści

1.	Podstawa opracowania	4
2.	Inwestor.....	4
3.	Przedmiot inwestycji oraz jego parametry techniczne	4
4.	Opis stanu istniejącego.....	5
5.	Organizacja ruchu na czas prowadzenia robót.....	5

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Dane wyjściowe ustalone z inwestorem,
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, z dn. 02.03.1999r; Dziennik Ustaw Nr 43, poz. 430,
- Ustawa z dnia 20.06.1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515, z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 170, poz. 1393),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.),
- wytyczne projektowania dróg III-V klasy technicznej,
- odwodnienie dróg, ulic, placów,
- wytyczne projektowania ulic,
- Wizji w terenie.

2. Inwestor

Inwestorem dla przedmiotowego zadania jest:

Zarząd Dróg Powiatowych w Bielsku-Białej

ul. T. Regera 81, 43-382 Bielsko Biała.

3. Przedmiot inwestycji oraz jego parametry techniczne

Przeznaczeniem inwestycji jest wykonanie remontu nawierzchni drogi powiatowej ul. Jana III Sobieskiego P4482S w Kozach od skrzyżowania z ul. Krzemionki na długości 1278m

Podstawowe parametry techniczne inwestycji:

Ulica Jana III Sobieskiego Z 1/2 – odc. od km 0+000 do km 1+282,40

- klasa drogi - Z
- kategoria ruchu – KR-3
- przekrój drogi – drogowy 1/2
- prędkość projektowa 40km/h
- całkowita długość odcinka drogi - 1282,40mb
- szerokość jezdni -5,5 mb
- pochylenie poprzeczne drogi na prostej i łukach poziomych >250m jednostronne 2%.

- pochylenie poprzeczne na łuku poziomym o promieniu $<250\text{m}$ zorientowane zgodnie z kierunkiem łuku poziomego. Wartość przechyłki i wielkość poszerzenia dobrana do parametru łuku poziomego.
- szerokość chodnika $2,0\text{ /mb/}$
- pochylenie podłużne zgodnie z profilami podłużnymi.
- pochylenie poprzeczne poboczy na prostej obustronnie 4% na zewnątrz drogi
- pochylenie poprzeczne pobocza na łuku poziomym 7% od dołu, oraz pochylenie łamane 2% i 5% od góry
- szerokość poboczy $75-100\text{ /cm/}$ w zależności od uwarunkowań terenowych

4. Opis stanu istniejącego

Na całej długości istniejąca droga jest o nawierzchni bitumicznej, a jej szerokość jest stała i wynosi około $5,5\text{mb}$. Na całej długości przekrój jest drogowy i składa się z jezdni i obustronnych poboczy o szerokości około 75cm każde. Jedynie w $\text{km } 1+097\text{—}1+102$ przekrój jest półuliczny. Na długości około $5,0\text{mb}$ wzdłuż prawej krawędzi drogi zabudowany jest krawężnik i występuje chodnik dla pieszych na wysokości istniejącego przejścia dla pieszych. Chodnik dla pieszych występuje także w $\text{km } 0+572\text{—}1+207,5$ i zlokalizowany jest za istniejącym rowem.

Odwodnienie drogi jest powierzchniowe, a wody deszczowe z drogi są odprowadzane do istniejących rowów przydrożnych. Rowy są gruntowe nieumocnione o stromych skarpach. Wody deszczowe z obustronnych rowów odprowadzane są do dwóch istniejących cieków wodnych.

Na długości projektowanego odcinka występują liczne wjazdy do posesji, wjazdy na parcele gruntowe oraz trzy skrzyżowania z drogami gminnymi o nawierzchni bitumicznej. Wjazdy na parcele gruntowe realizowane po istniejących przepustach zabudowanych w dnie rowu, które obustronnie zwieńczone są betonowymi lub kamiennymi ściankami czołowymi.

Na całej długości przebieg drogi jest w miarę prosty. Na całej długości występują trzy załomy trasy i jeden łuk poziomy nienormatywny, którego promień $R=75,0\text{mb}$. Droga na całej długości przebiega w terenie pagórkowatym, a jej pochylenie podłużne jest w granicy $0,5-5,8\%$. Nawierzchnia na całej długości jest bardzo spękana, zdeformowana z dużymi ubytkami. Wzdłuż obu krawędzi jezdni występują przełomy typu średniego spowodowane dużym nawodnieniem konstrukcji drogi. Na początkowym odcinku deformacje są znaczne, a jest to spowodowane użyciem do nawierzchni asfaltów lanych i smoły.

U podnóża drogi tworzą się liczne zastoiska wody, a jest to spowodowane uszkodzeniem odwodnienia drogi i przyległego terenu. Na całej długości istniejące pobocza są całkowicie rozmyte i uszkodzone.

Niweleta drogi jest bardzo pofałdowana, tworzą się liczne zastoiska wody, a pobocza są nieutwardzone i wąskie.

Na długości projektowanego odcinka drogi znajduje się most drogowy i kładka dla pieszych.

5. Organizacja ruchu na czas prowadzenia robót

Ponieważ realizacja prac związanych z przebudową drogi wiąże się z zamknięciem jezdni na potrzeby prowadzonych robót lub postój i pracę sprzętu ciężkiego które mogą istotnie powodować utrudnienie i zagrożenie dla ruchu, zachodzi konieczność wprowadzenia czasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót.

Projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót przewiduje całkowite zamknięcie jezdni dla ruchu publicznego. Jedynie mieszkańcy mieszkający przy ul. Jana III Sobieskiego i służby ratownicze będą mogły się poruszać po terenie objętym zakresem opracowania. Pozostała część użytkowników drogi zostanie skierowana objazdami w kierunku Kóz, Kęt i Bielska – Białej.

Schemat objazdów pokazano na rys. nr 4.

Całkowite zamknięcie ul. Jana III Sobieskiego jest konieczne ze względów technologicznych podczas prowadzenia prac drogowych jak również ze względów bezpieczeństwa uczestników ruchu. Prowadzone w trakcie przebudowy drogi powiatowej prace, które mogą powodować istotne utrudnienie w ruchu dotyczą głównie:

- wykonywania poszerzeń jezdni
- rozbiórki istniejącej konstrukcji nawierzchni
- wykonywania robót ziemnych na poboczach
- remontów przepustów pod drogą
- budowę zjazdów z drogi
- wykonywania poszczególnych warstw konstrukcyjnych nawierzchni drogi powiatowej w szczególności warstw bitumicznych które należy wykonywać pełną szerokością jezdni.

Ze względu na brak oświetlenia ulicznego przy ul. J. Sobieskiego dodatkowo na zaporach U-20 należy ustawić światła ostrzegawcze koloru czerwonego uruchamiane czujnikiem zmierzchowym.

Wykonawca prowadzący roboty w pasie drogowym zobowiązany jest do utrzymania w należytym stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót. Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i nocy oraz utrzymanie w należytym stanie przez okres trwania robót.

Projektuje się wykonanie znaków średnich (S), o wymiarach przedstawionych w poniższej tabeli:

Grupa znaków	Symbol	Kategoria znaków		
		A	B	C
		Długość boku [mm]	Średnica [mm]	
Średnie	S	900	800	600

Znaki pionowe należy umieścić tak aby odległość znaku od krawędzi drogi była nie mniejsza niż 0,5m. Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi drogi do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku. Znaki A, B, C należy umieścić na wysokości min. 2 m. Do oznakowania pionowego należy zastosować tylko materiały atestowane. Dla zabezpieczenia robót należy stosować znaki pionowe na folii odblaskowej typu 2 lub folii pryzmatycznej. Tarcza znaku musi być zamocowana do konstrukcji wsporczej w sposób uniemożliwiający jej przesunięcie lub obrót. Znak drogowy pionowy musi być wykonany w sposób trwały, zapewniający pełną czytelność przedstawionego na nim symbolu lub napisu w całym okresie jego użytkowania. Wszystkie zapory drogowe powinny być umieszczone na wysokości 0,9 m do 1,1 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do górnej krawędzi zapór i wykonane z folii odblaskowej, nie dopuszcza się żadnych przerw wzdłuż zapór.

Projekt organizacji ruchu na czas robót nie przewiduje oznakowania poziomego.

Przewidywany czas funkcjonowania czasowej organizacji ruchu to – 7 tygodni od momentu wprowadzenia.

Dodatkowe uwagi:

- Oznakowanie dla przedmiotowych odcinków robót należy wykonać na podstawie załączonych rysunków zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r., w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. nr 170, poz. 1393, załącznikami nr 1–4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. oraz „Instrukcją oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym”.
- Roboty drogowe należy wykonywać w sposób ograniczający do minimum trudności z dojazdem i dojściem do przyległych posesji.
- Podczas prowadzenia robót należy kontrolować ustawienie oznakowania i zabezpieczenia, stwierdzone nieprawidłowości natychmiast usuwać
- Za oznakowanie na placu budowy odpowiada kierownik budowy.