

**Zawartość opracowania:**

| STRONA | POZYCJA   |
|--------|---|
| 1      | Strona tytułowa   |
| 2      | Zawartość opracowania   |
| 3-7    | Opis techniczny   |
| Rys. 1 | Orientacja  |
| Rys. 2 | Projekt zagospodarowania terenu – oznakowanie istniejące ARKUSZ 1 |
| Rys. 3 | Projekt zagospodarowania terenu – oznakowanie istniejące ARKUSZ 2 |
| Rys. 4 | Docelowa organizacja – ARKUSZ I                                   |
| Rys. 5 | Docelowa organizacja – ARKUSZ II                                  |
| Rys. 6 | Docelowa organizacja – ARKUSZ III                                 |
| Rys. 7 | Docelowa organizacja – ARKUSZ IV                                  |

## **Część opisowa**

### **I. Temat opracowania:**

- ***Projekt stałej organizacji ruchu dla inwestycji:***  
**Przebudowa drogi powiatowej 4498S ul. Piłsudskiego w Wilamowicach**

### **II. Dane ogólne:**

- 2.1. Inwestor: Zarząd Dróg Powiatowych w Bielsku-Białej  
ul. Tadeusza Regera 81, 43-482 Bielsko-Biała, woj. śląskie
- 2.2. Lokalizacja: Wilamowice, gmina Wilamowice, droga powiatowa nr 4498S,  
działki nr: 1541, 1811/1, 1544, 1622/1, 1814, 1813/1, 1554/4, 1554/1, 1804, 1542, 1801, 1550  
– obręb ewidencyjny Wilamowice, jednostka ewidencyjna Wilamowice miasto
- 2.3. Jednostka projektowa: Pracownia projektowa KBN Projekt  
inż. Arkadiusz Krzesak  
34-300 Żywiec, ul. Mała 3/2
- 2.4. Projektował: mgr inż. Arkadiusz Krzesak  
upr. nr SLK/2182/PWOK/08

### **III. Podstawa opracowania**

- 3.1. Uzgodnienia z inwestorem
- 3.2. Podkład geodezyjny w skali 1:500
- 3.3. Projekt budowlany dla przedmiotowej inwestycji
- 3.4. Ustawa z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym ostatnia zmiana w Dz.U. nr 0 poz. 1137 z dnia 30 sierpnia 2012 r.
- 3.5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. warunków sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. nr 177 poz. 1729 z dnia 14.10.2003r.).
- 3.6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. nr 220 poz. 2181, z późn. zm.).
- 3.7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 poz. 430).
- 3.8. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31.07.2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. nr170 poz. 1393, z późn. zm.).

#### **IV. Przedmiot opracowania. Cel i zakres zamierzenia inwestycyjnego**

- Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla inwestycji „Przebudowa drogi powiatowej 4498S ul. Piłsudskiego w Wilamowicach”.
- Celem opracowania jest uporządkowanie i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego na przedmiotowym terenie po wykonaniu planowanej inwestycji.
- Lokalizację przedmiotowej inwestycji pokazano na rysunkach „Projekt zagospodarowania terenu”.

#### **Zakres całego zamierzenia:**

- Zakres opracowania obejmuje projekt stałej organizacji ruchu w pasie drogi powiatowej - ul. Piłsudskiego w Wilamowicach po wykonaniu inwestycji „Przebudowa drogi powiatowej 4498S ul. Piłsudskiego w Wilamowicach”.

#### **V. Charakterystyka robót:**

Planowana inwestycja obejmuje wykonanie przebudowy drogi powiatowej ul. Piłsudskiego w Wilamowicach. W ramach inwestycji zostanie wykonane:

- Częściowe frezowanie istniejącej nawierzchni asfaltowej, wykonanie warstwy wyrównawczej oraz ścieralnej w miejscu istniejącej obecnie drogi (z lokalnymi poszerzeniami po prawej stronie jezdni).
- Przebudowę wjazdów do posesji i skrzyżowań.
- Uzupełnienie istniejących poboczy kruszywem łamanym oraz destruktem z frezowania nawierzchni.
- Remont istniejącego odwodnienia, oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych, oczyszczenie i remont przepustów, przebudowę przepustu pod drogą powiatową, ułożenie ścieków korytkowych z elementów prefabrykowanych.

#### **VI. Opis stanu istniejącego:**

Obecnie w miejscu planowanej inwestycji znajduje się droga powiatowa nr 4498S ul. Piłsudskiego w Wilamowicach wraz z poboczami oraz rowami przydrożnymi. Opracowanie obejmuje odcinek drogi powiatowej o długości 1335,00mb – od skrzyżowania z ulicą Rynek do granicy z miejscowością Stara Wieś. Przedmiotowy odcinek drogi znajduje się w zarządzie Zarządu Dróg Powiatowych w Bielsku-Białej, ul. Tadeusza Regera 81, 43-482 Bielsko-Biała.

Ulica znajduje się w obszarze zabudowanym, obowiązująca prędkość na przedmiotowym odcinku drogi wynosi 50km/h w godz. od 6.00 do 23.00, w pozostałych godzinach 60km/h z lokalnymi ograniczeniami prędkości do 40km/h.

Ulica stanowi drogę jednoprzestrzenną, jednojezdniową, jednokierunkową w strefie mieszkalnej z zabudową mieszkaniową. Ulica na przedmiotowym odcinku posiada jezdnie o szerokości 4,3 – 7,0m.

Droga posiada przekrój półuliczny, jezdnie z dwustronnym pochyleniem, nawierzchnia bitumiczna. Odwodnienie jezdni odbywa się częściowo za pomocą istniejących wpustów ulicznych do kanalizacji deszczowej, a częściowo za pośrednictwem istniejących rowów

przydrożnych. Na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej występują zjazdy indywidualne prawostronne i lewostronne. Nawierzchnia zjazdów lewostronnych z kostki betonowej. Nawierzchnia zjazdów prawostronnych gruntowa, z kostki betonowej lub bitumiczna. Na przedmiotowym odcinku drogi powiatowej występują skrzyżowania z drogami podporządkowanymi (gminnymi). Nawierzchnia skrzyżowań bitumiczna.

Ruch pieszych określa się:

- w dzień i w nocy jako mały.

Natężenie ruchu samochodowego należy określić:

- w godz. od 8 do 18 jako średni,
- w godz. od 18 do 8 jako mały.

Istniejące oznakowanie przedstawiono na rys. nr 2 i 3..

## **VII. Stan projektowany:**

Przebudowa nawierzchni drogi powiatowej obejmuje odcinek od km 0+000,00 – 1+335,00. Z uwagi na bardzo dobry stan jezdni na odcinku 0+000,00 – 0+041,00 nawierzchnia drogi pozostaje bez zmiany.

W planie przebieg drogi powiatowej pozostaje zasadniczo niezmieniony, wykonano jedynie korektę geometrii drogi na prostych i łukach oraz lokalne poszerzenia jezdni w celu ujednolicenia szerokości jezdni. Przebieg projektowanej przebudowy jest bezpośrednio powiązany z przebiegiem istniejącej drogi powiatowej. Geometria pionowa pozostaje zasadniczo bez zmian. Pochylenie podłużne jezdni dostosowane będzie do jej ukształtowania istniejącego.

Projektowane roboty związane z nową nawierzchnią obejmą: frezowanie nawierzchni, wykonanie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego 0/11mm o średniej gr. 5cm, oraz wykonanie warstwy ścieralnej grubości 4cm z SMA 0/11mm.

Projektuje się wykonanie poboczy o zmiennej szerokości od 0,50m do 1,50m. Projektowane uzupełnienie poboczy wykonać z destruktu po frezowaniu gr. 10,0cm ułożonego na podbudowie z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm.

Zjazdy z nawierzchnią utwardzoną (asfaltowa, betonowa bądź z kostki), należy dostosować wysokościowo do podniesionej niwelety jezdni, poprzez wykonanie odcinka przejściowego z betonu asfaltowego lub poprzez rozebranie i podniesienie nawierzchni z kostki brukowej. Zjazdy z kruszywa oraz gruntowe odtworzyć stosując konstrukcję identyczną jak na poboczach. Spadek zjazdu wyprofilować w sposób pozwalający na optymalne włączenie do nowej niwelety drogi powiatowej.

Skrzyżowania o nawierzchni bitumicznej należy dostosować wysokościowo do podniesionej niwelety jezdni, poprzez wykonanie odcinka przejściowego z betonu asfaltowego o długości około 3,0m. Nawierzchnię skrzyżowania wyprofilować w sposób pozwalający na optymalne włączenie do projektowanej niwelety nawierzchni drogi powiatowej.

Odwodnienie powierzchniowe drogi zostaje zapewnione poprzez odpowiednie ukształtowanie spadków jezdni, jednocześnie dostosowując się do istniejących pochyłości podłużnych i

poprzecznych nawierzchni. Woda opadowa płynąca po jezdni odbierana jest przez wpusty deszczowe, oczyszczone i udrożnione rowy przydrożne, projektowane ścieki korytkowe, a następnie odprowadzana do istniejących odbiorników. W miejscach gdzie brak rowów drogowych wody z drogi spływają bezpośrednio po skarpie drogowej na teren przyległy.

### **VIII. Opis projektowanego oznakowania**

Projektuje się wymiany części znaków A-7 na B-20 na pięciu skrzyżowaniach dróg gminnych z drogą projektowaną. Na skrzyżowaniach w stanie istniejącym nieoznakowanych wprowadzono na wlotach dróg gminnych oznakowanie pionowe A-7 lub B-20. Znaki B-20 na drogach gminnych o nawierzchni bitumicznej, uzupełnione będą linią bezwzględnego zatrzymania – Stop P-12.

Wzdłuż drogi z pierwszeństwem (droga powiatowa) przed skrzyżowaniami z drogami gminnymi należy zlokalizować znaki D-1 „droga z pierwszeństwem” o zmniejszonych wymiarach (znaki z grupy mini) z wyłączeniem pierwszego znaku (znak z grupy znaków średnich). Przed skrzyżowaniem z ulicą Rynek należy umieścić znak D-2 wraz ze znakiem A-7 i tabliczką uprzedzającą o zastosowaniu znaku B-20 (50m).

Istniejące poziome oznakowanie przejścia dla pieszych należy wykonać na nowo uzupełniając je oznakowaniem P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”.

Szczegóły oznakowania poziomego i pionowego przedstawiono na planszach organizacji ruchu w skali 1:500, rysunki nr od 4 do 7.

### **IX. Sposób oznakowania:**

#### Zasady ogólne:

Oznakowanie pionowe i poziome należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników 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, Dziennik Ustaw – załącznik do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku, na podstawie załączonych rysunków planu sytuacyjnego.

#### Zasady rozmieszczania tablic informacyjnych i znaków drogowych:

Zaprojektowano oznakowanie pionowe z zastosowaniem znaków z grupy znaków średnich, tj. o średnicy 800mm (znaki kategorii B), długości podstawy 600mm (znaki kategorii D), długości boku 900mm (znaki kategorii A), długości podstawy 600mm (znaki kategorii D) oraz częściowo z grupy znaków mini tj. o długości podstawy 400mm (znaki kategorii D).

Lica znaków, jeżeli nie będzie innych wytycznych od Zarządzającego Ruchem, winny być wykonane z folii odblaskowych typu 2 lub pryzmatycznej. Tarcze znaków powinny posiadać krawędzie podwójnie zaginane na całym obwodzie. Tył znaków powinien być pomalowany farbą proszkową koloru szarego, natomiast słupki do znaków należy wykonać z rur ocynkowanych koloru szarego kotwionych w ziemi na głębokości minimum 100cm (zależnie od gabarytów

konstrukcji) i zalewane betonem. Górna części słupka zabezpieczona jest nasadką stalową ocynkowaną..

Każdy materiał używany przez Wykonawcę do pionowego znakowania dróg musi posiadać Aprobate Techniczną Instytutu Badawczego Dróg i Mostów.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w każdych warunkach, jednoznacznością czytelnością znaków, odpowiednią szorstkością, trwałością oraz właściwościami odbłaskowymi.

Oznakowanie poziome należy wykonać mechanicznie, zastosowane oznakowanie o barwie białej min. cienkowarstwowe grub. 0,3 - 0,8mm z farb rozpuszczalnikowych posiadających atesty dopuszczające do stosowania na drogach publicznych zgodnie z wytycznymi zawartymi w załącznikach nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

#### **X. Czynności poprzedzające zajęcie pasa drogowego:**

Przed wykonaniem oznakowania należy projekt organizacji ruchu uzgodnić z organami odpowiedzialnymi za organizację ruchu na przedmiotowej drodze.

#### **XI. Uwagi ogólne i zalecenia dodatkowe:**

Przed przystąpieniem do realizacji przedmiotowego projektu należy sprawdzić aktualność aktów prawnych stanowiących podstawę do sporządzenia projektu. W przypadku zmiany lub wydania nowych aktów prawnych należy sprawdzić czy opracowanie nie wymaga aktualizacji. Oznakowanie (wielkości znaków, wysokość ich umieszczania, odległość od krawędzi drogi) należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem 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 (Dz.U. nr 220 poz. 2181, z późn. zm.).

Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu wykazane w projekcie powinny być dobrze widoczne a ich zastosowanie i umieszczenie na drodze powinno być zgodne z obowiązującymi przepisami.

Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież wyposażoną w elementy odbłaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej ułatwiającej spostrzeganie przez kierujących.

Opracował:

mgr inż. Arkadiusz Krzesak

upr. nr SLK/2182/PWOK/08