



Pracownia Projektowa Niweleta
mgr inż. Tomasz Gacek
ul. Jesionowa 14/131
43-303 Bielsko – Biała
www.pracownia-niweleta.pl

NIP 937-243-05-52
Tel. 605 101 900
Fax: 33 444 63 69

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ 2633S STRUMIEŃ – JASIENICA, OD KM 7+855 DO KM 9+670

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

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

BRANŻA: **DROGOWA.**

STADIUM: **PROJEKT BUDOWLANY.**

JEDNOSTKA PROJEKTOWA: **PRACOWNIA PROJEKTOWA NIWELETA**
mgr inż. Tomasz Gacek
43-303 Bielsko Biała, ul. Jesionowa 14/131

PROJEKTOWAŁ: **mgr inż. Tomasz Gacek upr. nr SLK/3672/PWOD/11**

SPRAWDZIŁ: **mgr inż. Grzegorz Głanowski upr. nr SLK/3645/PWOD/11**

Bielsko – Biała 11. 2013

Zawartość opracowania:

- **OPINIE KMP BIELSKO BIAŁA ORAZ ZDP BIELSKO BIAŁA**
- **MAPA ORIENTACYJNA**
- **ORGANIZACJA - STAN ISTNIEJĄCY**
- **ORGANIZACJA - STAN PROJEKTOWANY DOCELOWY**

Spis treści

1.	Podstawa opracowania	4
2.	Inwestor.....	4
3.	Przedmiot inwestycji oraz jego parametry techniczne	4
4.	Stan istniejący.....	4
4.1	Lokalizacja inwestycji:	4
4.2	Opis stanu istniejącego:	5
5.	Rozwiązania sytuacyjne.....	5
6.	Projekt organizacji ruchu.....	5
6.1	Stan istniejący :.....	5
7.	Stan projektowany /docelowy/:.....	5

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Zlecenie inwestora
- Podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1 : 500
- Inwentaryzacja w terenie
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad tym zarządzaniem
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach
- Ustawa o drogach publicznych
- Ustawa prawo o ruchu drogowym

2. Inwestor

Inwestorem dla przedmiotowego zadania jest:

Powiatowy Zarząd Dróg w Bielsku- Białej, ul. Regeera 81, 43-382 Bielsko- Biała

3. Przedmiot inwestycji oraz jego parametry techniczne

Przeznaczeniem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej 2633S Strumień – Jasienica, od km 7+855 do km 9+670.

Podstawowe parametry techniczne inwestycji:

Klasa drogi Z1/2 – odc. od km 7+855,00 do km 9+670,00

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| - Klasa drogi: | Z1/2, |
| - Kategoria obciążenia ruchem | KR 4 |
| - Prędkość projektowa | 40km/h |
| - przekrój: | jedno-jezdniowa dwukierunkowa |
| - Szerokość jezdni: | 6,50m do 5,50 m |
| - Pochylenie poprzeczne daszkowe | 2% |
| - Nawierzchnia: | beton asfaltowy |

4. Stan istniejący

4.1 Lokalizacja inwestycji:

Początek opracowania ma miejsce na granicy miejscowości Chybie i Landek w km 7+855,00, a koniec w obrębie skrzyżowania z ul. Czyża km 9+670,00. Całkowita długość projektowanego odcinka drogi wynosi 1815,0mb. Początek i koniec proj. odcinka zostanie dowiązany do istniejącej nawierzchni. W skład opracowania wchodzi przebudowa ulicy Strumieńskiej, polegająca na remoncie nawierzchni i wzmocnieniu podbudowy poprzez stabilizację w km 7+855,00 do km 8+717,37 na całej szerokości jezdni, oraz miejscowo na reszcie zakresu. Przebieg krawężnika i chodników po prawej stronie na terenie zabudowanym pozostaje bez zmian.

4.2 Opis stanu istniejącego:

Na odcinku km od 7+855 do km 8+723 oraz km 9+200 do km 9+670 jezdnia ul. Strumieńskiej posiada przekrój drogowy natomiast w km 8+723 do km 9+670 jezdnia posiada przekrój pół uliczny z chodnikiem zlokalizowanym po prawej stronie jezdni o zróżnicowanej szerokości. Jezdnia posiada szerokość od 5,5 do 6,5m. Nawierzchnia jezdni wykazuje liczne spękania i ubytki które z czasem były naprawiane poprzez wymianę niewielkich powierzchni warstwy ścieralnej. Obecny stan nawierzchni ul. Strumieńskiej kwalifikują ją do wykonania remontu. Na ul. Strumieńskiej zlokalizowano zatokę autobusową.

5. Rozwiązania sytuacyjne

Projekt na przebudowę drogi nawiązano do aktualnego kilometrażu. Przebieg krawężnika po prawej stronie pozostaje bez zmian, natomiast przebieg prawej krawędzi pozostaje niemalże bez zmian, poza przypadkiem na odc. od km 7+855 do km 8+723 gdzie zostaje ujednolicona szerokość jezdni do 5,5m. Usytuowanie zatoki autobusowej pozostaje bez zmian.

6. Projekt organizacji ruchu

6.1 Stan istniejący :

Dokonano inwentaryzacji istniejącego oznakowania pionowego i poziomego co obrazuje rys. nr 2

7. Stan projektowany /docelowy/:

Parametry geometryczne drogi nawiązano do parametrów drogi klasy Z przy przyjęciu prędkości projektowej 40km/h. Zasadniczo projektowana organizacja ruchu nie zmienia istniejącej. Na skrzyżowaniach typu T znaki A-7 zostają zastąpione przez znaki B-20 oraz zostaje wprowadzone odpowiednie oznakowanie poziome. Oznakowanie na skrzyżowaniach zostaje uzupełnione o znaki D-1 oraz zatoka autobusowa o znak D-15. Wprowadza się oznakowanie poziome liniami segregacyjnymi oddzielającymi pasy ruchu o przeciwnym kierunku poprzez zastosowanie linii P-4, P-1e, P-1b, P-6 oraz krawędziowe P-7c, P-7d. Przed przejściami dla pieszych wprowadza się oznakowanie poziome w postaci linii zatrzymania P-14 oraz wymienia oznakowanie pionowe w postaci znaków D-6. Projektuje się docelowo zastosowanie znaków z grupy średniej (S) wykonanych z folii przyzmatycznej lub z folii odbłaskowej typu 2. Należy zastosować znaki D-1o zmniejszonym wymiarze. Odległość znaków pionowych od krawędzi jezdni wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami t.j. w przekroju ulicznym od 0,5 – 2,0m i w przekroju drogowym min. 0,5m od krawędzi korony drogi.

Stan projektowanej- docelowej organizacji ruchu przedstawia rysunek nr 2.1 do 2.3.

UWAGI DODATKOWE

- **PRZY USTAWIANIU ZNAKÓW PIONOWYCH I POZIOMYCH NALEŻY ZACHOWAĆ SKRAJNIĘ PIONOWĄ I POZIOMĄ.**
- **WSZYSTKIE ZNAKI TYPU /S/ JAKO DOCELOWE NALEŻY WYKONAĆ Z FOLII PRYZMATYCZNEJ LUB FOLII ODBŁASKOWEJ DRUGIEJ GENERACJI, TARCZE ZNAKÓW Z PODWÓJNIE GIĘTYMI KRAWĘDZIAMI NA CAŁYM OBWODZIE.**

- **ODLEGŁOŚĆ ZNAKÓW PIONOWYCH OD KRAWĘDZI JEZDNI WYKONAĆ ZGODNIE Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI T.J. W PRZEKROJU ULICZNYM OD 0,5 – 2,0M I W PRZEKROJU DROGOWYM MIN. 0,5M OD KRAWĘDZI KORONY DROGI.**
- **KONSTRUKCJE WSPORCZE UŻYTYCH URZĄDZEŃ POWINNY BYĆ STABILNE I NIE POWODOWAĆ ZAGROŻENIA DLA UCZESTNIKÓW RUCHU.**
- **USYTUOWANIE ZNAKÓW POWINNO BYĆ TAKIE, ABY NIE POWODOWAŁO OGRANICZENIA WIDOCZNOŚCI ORAZ BYŁO W MIEJSCACH DOBRZE WIDOCZNYCH.**