



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 4425S Czechowice – Zabrzeg – Międzyrzecze
– Wapienica w Międzyrzeczu Górnym”.**

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

**ADRES INWESTYCJI: WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE, POWIAT BIELSKI,
MIEJSCOWOŚĆ MIĘDZYRZECZE GÓRNE.**

BRANŻA: DROGOWA.

STADIUM: PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU.

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

Bielsko – Biała 11. 2013

Zawartość opracowania:

- **MAPA ORIENTACYJNA**
- **ORGANIZACJA - STAN ISTNIEJĄCY**
- **ORGANIZACJA - STAN 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
6.2 Stan 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

„Przebudowa drogi powiatowej 4425S Czechowice – Zabrzeg – Międzyrzecze – Wapienica w Międzyrzeczu Górnym”.

Podstawowe parametry techniczne inwestycji:

Klasa drogi Z1/2 – odc. od km 0+000,00 do km 1+433,00

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| - 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 skrzyżowaniu ul. Bielskiej i ul. Centralnej granicy, a koniec w km 1+433 tj przed potokiem Jasienica. Całkowita długość projektowanego odcinka drogi wynosi 1433,0mb. Początek i koniec proj. odcinka zostanie dowiązany do istniejącej nawierzchni. W skład opracowania wchodzi przebudowa ulicy Centralnej, polegająca na remoncie nawierzchni na całej szerokości jezdni. Przebieg krawężnika i chodników na terenie zabudowanym pozostaje bez zmian.

4.2 Opis stanu istniejącego:

Na odcinku km od 0+000 do km 1+433 jezdnia ul. Centralnej posiada przekrój pół uliczny z chodnikiem zlokalizowanym po lewej stronie jezdni o zróżnicowanej szerokości. Jezdnia posiada szerokość od 6,0 do 7,5m. Nawierzchnia jezdni wykazuje liczne spękania i ubytki które z czasem były naprawiane poprzez wymianę niewielkich powierzchni warstwy ścieralnej. Obecny stan nawierzchni ul. Centralnej kwalifikują ją do wykonania remontu. Na ul. Centralnej zlokalizowano zatokę autobusową.

5. Rozwiązania sytuacyjne

Projekt na przebudowę drogi nawiązano do aktualnego kilometrażu. Przebieg krawężnika po lewej stronie pozostaje bez zmian, natomiast przebieg prawej krawędzi pozostaje niemalże bez zmian. 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 1.1 do 1.3.

6.2 Stan 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 oraz znak P-17. Wprowadza się oznakowanie poziome liniami segregacyjnymi oddzielającymi pasy ruchu o przeciwnym kierunku poprzez zastosowanie linii P-4, P-1e, P-1b, P-6. 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 pryzmatycznej lub z folii odbłaskowej typu 2. Należy zastosować znaki D-1 o 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. Oznakowanie poziome przewiduje się jako grubowarstwowe. Dodatkowo w rejonie budynku nr 599 przestrzeń pomiędzy pasami przejścia dla pieszych pomalować farbą koloru czerwonego.

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.**