

CZĘŚĆ OPISOWA

1.	Podstawa opracowania	3
2.	Przedmiot i zakres opracowania	3
3.	Charakterystyka drogi i ruchu	3
3.1.	Istniejący stan zagospodarowania terenu	3
3.2.	Pomiar ruchu drogowego	3
3.3.	Projektowane zagospodarowanie terenu	3
3.4.	Pojazd miarodajny	3
3.5.	Rozwiązania budowlane i techniczne (obiekt liniowy)	3
□	<i>Jezdnia</i>	3
□	<i>Pobocza</i>	3
□	<i>Chodniki</i>	3
□	<i>Skrzyżowania</i>	3
□	<i>Zjazdy</i>	4
4.	Opis projektowanej organizacji ruchu	4
5.	Uzasadnienie zmiany organizacji ruchu	5
6.	Termin wprowadzenia oznakowania	5
7.	Czas trwania zmiany organizacji ruchu	5
8.	Uwagi:	5

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1.	Orientacja, skala 1:10000	rys nr 1
2.	Plan sytuacyjny, ETAP 1, skala 1:500	rys nr 2.1
3.	Plan sytuacyjny, ETAP 2, skala 1:500	rys nr 2.2

1. Podstawa opracowania

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r „Prawo o ruchu drogowym” tekst jednolity Dz.U.2017.1260 z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru na tym zarządzaniem; tekst jednolity Dz.U.2017.784;
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r w sprawie znaków i sygnałów drogowych; Dz.U.2002.170.1393 z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach; Dz.U.2003.220.2181 z późniejszymi zmianami;
- Wizji w terenie.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest organizacja ruchu na czas prowadzenia robót budowlanych dla potrzeb budowy chodnika wzdłuż drogi powiatowej nr 4417S Świątoszówka – Bielsko-Biała w m. Jasienica. Zakres opracowania obejmuje odcinek drogi poczynając od rejonu jej skrzyżowania ze “starym” dojazdem do drogi krajowej nr 1 – km 0+012.77¹ – do rejonu mostu na rzece Jasienica – km 0+326.54.

3. Charakterystyka drogi i ruchu

3.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu

W stanie istniejącym droga powiatowa posiada jedną dwukierunkową jezdnię o szerokości 7m z obustronnymi poboczami o minimalnej szerokości 1m.

Istniejąca droga posiada bardzo dużą dostępność. W granicach pracowania występują liczne zjazdy do istniejącej zabudowy jednorodzinnej jak i do obiektów, w których prowadzona jest działalność gospodarcza. Ponadto występują też dwa skrzyżowania z drogami gminnymi o znikomym znaczeniu komunikacyjnym.

Aktualnie droga posiada pełne oznakowanie poziome oraz oznakowanie pionowe, które jest niekompletne głównie w części oznakowania skrzyżowań drogowych – brak znaków D-1.

3.2. Pomiar ruchu drogowego

Z uwagi na zakres opracowania pomiary ruchu drogowego nie były wykonywane.

Obecnie droga prowadzi ruch wszelkich pojazdów bez ograniczeń tonażowych.

Drogą kursują autobusy komunikacji międzymiastowej.

3.3. Projektowane zagospodarowanie terenu

Roboty budowlane obejmują budowę chodnika po stronie prawej jezdni (jadąc w kierunku Bielska-Białej) oraz poprawę istniejącego odwodnienia – oczyszczenie i regulacja rowów drogowych oraz przepustów pod zjazdami.

W planie przebieg drogi pozostaje niezmieniony – oś drogi oraz szerokość jej jezdni jest zgodna ze stanem istniejącym.

Zasadnicze rozwiązanie wysokościowe nie ulega zmianie. Powyższe zmiany nie mają wpływu na przyległy teren.

3.4. Pojazd miarodajny

Jako pojazd miarodajny przyjęto typowy ciągnik siodłowy z naczepą o ciężarze 40t i o długości około L=18m.

3.5. Rozwiązania budowlane i techniczne (obiekt liniowy)

• *Jezdnia*

Jako typowy przekrój poprzeczny przewidziano przekrój daszkowy z pochyleniem 2% z jedną jezdnią o szerokości 7m i z dwoma pasami ruchu po 3.5m każdy. Droga posiadać będzie przekrój pół-uliczny – z chodnikiem po prawej stronie oraz poboczem po stronie lewej jadąc w kierunku Bielska-Białej.

• *Pobocza*

Wzdłuż drogi występuje istniejące pobocze o nawierzchni z kruszyw i szerokości 1m z pochyleniem w kierunku rowu drogowego o wartości 6%.

• *Chodniki*

Zaprojektowany został chodnik przy-jezdniowy o typowej szerokości 2.0m. Pochylenie poprzeczne chodnika jest jednostronne i wynosi zasadniczo 2% w kierunku jezdni.

• *Skrzyżowania*

Skrzyżowania z drogami gminnymi o znikomym znaczeniu komunikacyjnym (ulice: Wiśniowa, Wesota) – bez zmian – inwestycja obejmuje ich przebudowę jedynie w zakresie dowiązania wysokościowego jezdni do budowanego chodnika.

¹ kilometr lokalny

- *Zjazdy*

Bez zmian – inwestycja obejmuje przebudowę istniejących zjazdów w zakresie ich dowiązania wysokościowego do budowanego chodnika.

4. Opis projektowanej organizacji ruchu

Oznakowanie pionowe i poziome dla przedmiotowego odcinka należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach; Dz.U.2003.220.2181 z późniejszymi zmianami.

Ogólnie

Budowa chodnika drogi prowadzona będzie głównie z zastosowaniem ruchu dwukierunkowego na zawężonej do 6m jezdni. Natomiast w przypadku prowadzenia robót z użyciem dużego sprzętu budowlanego konieczne będzie czasowe prowadzenie ruchu wahadłowego na zawężonej do jednego pasa ruchu jezdni. Minimalna szerokości jezdni pozostawiona do ruchu nie może być mniejsza niż 3.5m na długości nie większej niż 35m.

Po wykonaniu całości prac zostanie wprowadzona stała organizacja ruchu na podstawie opracowania "Projekt stałej organizacji ruchu" – RHR sc Honorata Radzio, Rafał Radzio.

Etap 1

Etap 1 zadania obejmuje umocnienie brzegu istniejącego cieku wodnego występującego po prawej stronie drogi (jadąc w kierunku Bielska-Białej) i polega na zabudowie koszy siatkowo-kamiennych na skarpie i w dnie cieku. Ponadto na przedmiotowym odcinku zostanie wybudowany chodnik o szerokości 2.0m i wpust deszczowy. Roboty budowlane prowadzone są na odcinku ~35m.

Powyższe roboty będą wykonywane z zastosowaniem ruchu wahadłowego odbywającego się na zawężonej do 3.5m jezdni drogi powiatowej. Przewidziano zawężony odcinek jezdni o długości około 35m, co pozwala na ustawienie koparko-ładowarki i samochodu samowyładowczego w celu wykonywania prac. Z uwagi na fakt, iż w etapie tym roboty realizowane są z zajęciem pobocza, piesi będą zmuszeni do korzystania z poboczy po drugiej (niewłaściwej) stronie jezdni. Mając na uwadze powyższe ustawiono dodatkowe znaki ostrzegające o tym fakcie dla kierowców – znaki A-30 + tabliczka "Piesi".

Stan pasa drogowego po zrealizowaniu robót

Po zrealizowaniu powyższych robót drogowych odcinek drogi będzie nadawał się do ruchu kołowego. Z uwagi na fakt, że wykonany odcinek chodnika stanowi niewielką środkową część docelowego ciągu pieszego ruch piesz po nim odbywał się będzie dopiero po zakończeniu etapu 2 (chodnik objęty placem budowy w etapie 2).

Etap 2

Etap ten obejmuje budowę chodnika po prawej stronie drogi (jadąc w kierunku Bielska-Białej). Zakres zadań przewiduje budowę krawężników, nawierzchni chodników i zjazdów a także korytek ścieku prefabrykowanego i wpustów deszczowych. Roboty budowlane prowadzone są na całej długości przedmiotowego odcinka tj. od rejonu skrzyżowania ze "starym" dojazdem do drogi krajowej nr 1 do mostu na rzece Jasienica. Powyższe roboty będą wykonywane pod ruchem dwukierunkowym odbywającym się na zawężonej do 6m jezdni drogi powiatowej. Z uwagi na fakt, iż w etapie tym roboty realizowane są z zajęciem pobocza, piesi będą zmuszeni do korzystania z poboczy po drugiej (niewłaściwej) stronie jezdni. Mając na uwadze powyższe ustawiono dodatkowe znaki ostrzegające o tym fakcie dla kierowców – znaki A-30 + tabliczka "Piesi".

Stan pasa drogowego po zrealizowaniu robót

Po zrealizowaniu powyższych robót drogowych odcinek drogi będzie nadawał się do ruchu kołowego. Po wykonanych chodnikach będzie odbywał się ruch piesz.

Opis zagrożeń (dotyczy wszystkich etapów)

Z uwagi na fakt, iż roboty budowlane będą prowadzone przy tylko częściowo ograniczonym ruchu kołowym możliwe są:

- kolizje samochodów z maszynami budowlanymi,
- wpadnięcia samochodów do wykopów, przekopów na terenie budowy,
- inne wypadki i zdarzenia związane z poruszaniem się samochodów po terenie budowy.

Ponadto z uwagi na zawężenie jezdni i związane z tym zbliżenie ruchu kołowego do chodników i poboczy oraz okresowe korzystanie pieszych z poboczy po niewłaściwej stronie jezdni (zgodnie z ogólnymi zasadami ruchu drogowego) zwiększa się prawdopodobieństwo potrącenia pieszych. Powyższe zagrożenia zostają zminimalizowane poprzez wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40km/h – znak B-33.

Z uwagi na konieczność zapewnienia ruchu pieszego na terenie budowy wystąpią zagrożenia związane z możliwością:

- potrącenia pieszych przez maszyny budowlane,
- zranienia pieszych przez maszyny i urządzenia budowlane,
- wpadnięcia pieszych do wykopów, przekopów na terenie budowy.
- inne wypadki i zdarzenia związane z poruszaniem się pieszych po terenie budowy.

Powyższe zagrożenia zostaną zminimalizowane poprzez ścisłe wyznaczenie i oznakowanie (wygrozdzenie) ciągów pieszych oraz poprzez wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40km/h – znak B-33.

5. Uzasadnienie zmiany organizacji ruchu

Konieczność zmiany organizacji ruchu związana jest z budową chodnika wzdłuż drogi.

6. Termin wprowadzenia oznakowania

Planowany termin wprowadzenia organizacji ruchu: do połowy roku 2018r.

7. Czas trwania zmiany organizacji ruchu

Orientacyjny czas trwania zmiany organizacji ruchu przedstawiono poniżej:

Etap 1 – 3 tygodnie

Etap 2 – 8 tygodni

Łączny czas trwania zmiany organizacji ruchu – 11 do 12 tygodni.

8. Uwagi:

- Projektowane oznakowanie poziome – cienkwarstwowe, tymczasowe, barwy żółtej;
- Znaki pionowe – duże z tarczami stalowymi pokrytymi folią odblaskową II generacji;
- Konstrukcje wsporcze dla znaków: słupki stalowe – $\phi 60\text{mm}$ dla znaków z pojedynczą tarczą oraz $\phi 76\text{mm}$ w pozostałych przypadkach mocowane do fundamentu z betonu min. C12/15; Konstrukcja wsporcza musi zapewnić niezmienność położenia znaku w czasie wykonywania robót.

Opracował:
mgr inż. Rafał RADZIO