

# **PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU**

## **MODERNIZACJA ULICY MICKIEWICZA W ŻYWCU.**

**INWESTOR: URZĄD MIASTA W ŻYWCU**

**34-300 Żywiec**

**ul. Rynek 2**

**JEDNOSTKA PROJEKTOWA: USŁUGI PROJEKTOWE**

**mgr inż. GRZEGORZ GLANOWSKI**

**43-356 BUJAKÓW UL. ZDROJOWA12**

**Projektant:**

**mgr inż. Grzegorz Glanowski**

**Opracował:**

**mgr inż. Tomasz Szafrąński**

2010-Październik

# **SPIS TREŚCI**

## **I. OPIS TECHNICZNY**

1. Część ogólna
2. Stan istniejący
3. Stan projektowany
4. Techniczne wymagania dla oznakowania pionowego
5. Uwagi ogólne i zalecenia końcowe

## **II. RYSUNKI**

1. Organizacja ruchu - ORIENTACJA
2. Organizacja ruchu - STAN ISTNIEJĄCY
3. Organizacja ruchu - NA CZAS TRWANIA ROBÓT
4. Organizacja ruchu - DOCELOWA

# **I. OPIS TECHNICZNY**

## **1. CZĘŚĆ OGÓLNA**

### **Temat:**

Modernizacja ulicy Mickiewicza w Żywcu.

### **Faza:**

Projekt organizacji ruchu

### **Branża:**

Drogowa

### **Inwestor:**

URZĄD MIASTA W ŻYWCY

34-300 Żywiec

ul. Rynek 2

### **Podstawa opracowania:**

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.Nr 98 poz.602 z późn. zm.)
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach. Załącznik do Dz.U.Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003r. poz. 2181.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U.Nr 177 poz. 1729).
- Zlecenie Inwestora
- Podkład sytuacyjno wysokościowy w skali 1:500
- Wizja w terenie

## **2. STAN ISTNIEJĄCY**

### **2.1 Lokalizacja inwestycji**

Inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Żywiec w ciągu ul. Mickiewicza.

### **2.2 Opis stanu istniejącego**

Ulica Mickiewicza zlokalizowana jest w terenie zabudowanym o zabudowie zwartej. Występuje tutaj ruch lokalny o jednym kierunku ruchu. Powyższa ulica na całej długości posiada stały przekrój poprzeczny, a jej długość wynosi 65,80mb.

Powyższa ulica na całej długości posiada stały przekrój poprzeczny, a jej długość wynosi 65,80mb. Na projektowanym odcinku drogi brak wjazdów do posesji. W przekroju poprzecznym występuje jezdnia, jednostronny chodnik i jednostronny bezpiecznik. Jezdnia na całej długości jest o nawierzchni bitumicznej o szerokości 350cm, a chodnik jest szerokości 150cm oraz bezpiecznik o szerokości 50cm, które wykonane są z płytek chodnikowych 50x50x7cm. Jezdnia na całej długości obramowana jest krawężnikiem kamiennym montowanym na ławie betonowej, których odkrycie jest zmienne. Odwodnienia drogi jest powierzchniowe i realizowane jest przy udziale istniejącej kanalizacji deszczowej, studni rewizyjnych i wpustów deszczowych.

## **3. STAN PROJEKTOWANY**

### **3.1 Opis stanu projektowanego**

Przebieg projektowanej drogi został przedstawiony na planie sytuacyjnym wykonanym w skali 1: 500. Projekt modernizacji nie nawiązano do aktualnego kilometraża, lecz wykonano w układzie lokalnym zakładając kilometraż roboczy. Początek opracowania ma miejsce na krawędzi ul. Komonieckiego, a koniec na krawędzi ul. Słowackiego.

Oś niwelety drogi na zdecydowanej długości będzie pokrywała się z osią istniejącą, a ewentualne poszerzenia będą wykonywane symetrycznie na obie strony drogi.

Droga na całej długości posiada stały przekrój poprzeczny i będzie stanowiła ciąg pieszo-jezdny. W przekroju poprzeczny występuje jezdnia szerokości 3,5mb i obustronne bezpieczniki z możliwością ruchu samochodowego. Wzdłuż obu krawędzi jezdni na połączeniu z bezpiecznikami zaprojektowano ścieki z kostki granitowej. Projektowany odcinek drogi przebiega na prostej bez łuków poziomych. Szerokość korony drogi jest zaprojektowana w nawiązaniu do istniejącego terenu i istniejących budynków. Parametry

geometryczne drogi nawiązano jak dla drogi klasy D przy założeniu prędkości projektowej 30km/h. W planie sytuacyjnym przebieg drogi pozostanie bez zmian. Na całej długości droga stanowi ciąg pieszo-jezdny, z którego będą korzystać zarówno samochody jak i piesi.

### **3.2 Tymczasowa organizacja ruchu na czas prowadzonych robót**

Prace związane z modernizacją ulicy Mickiewicza w Żywcu, prowadzone będą przy całkowitym jej zamknięciu. Początek ulicy jest na krawędzi z ul. Komonieckiego, a jej koniec jest na krawędzi z ul. Słowackiego.

Na początku i końcu ulicy Mickiewicza na jezdni należy wygrodzić „*zaporą drogową pojedynczą szeroką (U20b)*”, na której dodatkowo umieszczono znaki „*roboty na drodze (A-14)*” i „*zakaz ruchu w obu kierunkach (B-1)*” wraz z zestawem świateł ostrzegawczych koloru czerwonego.

Podczas prac związanych z modernizacją ulicy Mickiewicza nie wprowadzono objazdu, ponieważ ulica jest wyłączona z ruchu znakiem „*zakaz ruchu w obu kierunkach (B-1)*”, wjazd jest możliwy tylko dla mieszkańców oraz pojazdów z zaopatrzeniem.

*Oznakowanie na tym etapie przedstawia rysunek nr 3.*

Dopuszcza się stosowanie tymczasowego oznakowania pionowego, jako przestawnego (nie wbijanego do ziemi), pod warunkiem zachowania odpowiedniej stateczności znaków pod wpływem działania warunków zewnętrznych oraz skrajni drogowej.

W przypadku wykonywania głębokich wykopów oraz podczas „końca dniówki” należy wykopy zabezpieczyć „*taśmą ostrzegawczą (U-22)*”. Należy zapewnić pieszym bezpieczne dojście do budynków mieszkalnych, sklepów itd. W przypadku potrzeby przeprowadzenia pieszych przez wykop zastosować kładki U-28

### **3.3 Docelowa organizacja ruchu**

Na początku ulicy Mickiewicza na jej krawędzi z ulicą Komonieckiego jest istniejące oznakowanie znakami „*zakaz ruchu w obu kierunkach (B-1)*” oraz tabliczką „*NIE DOTYCZY PINB (2 MIEJSCA) URZĘDU MIEJSKIEGO MIESZKAŃCÓW*”. Należy dołożyć znak „*droga jednokierunkowa (D-3)*” oraz należy zmienić treść na tabliczce na „*NIE DOTYCZY URZĘDU MIEJSKIEGO ORAZ MIESZKAŃCÓW*” ponieważ Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego (PINB), który miał siedzibę na ulicy Mickiewicza został przeniesiony na ulicę Bracką w Żywcu.

Na końcu ulicy Mickiewicza na krawędzi z ulicą Słowackiego istniejący znak „zakaz ruchu w obu kierunkach (B-1)” należy zlikwidować, a w jego miejsce zamontować znak „zakaz wjazdu (B-2)”.

*Oznakowanie docelowej organizacji ruchu przedstawia rysunek nr 4.*

#### **4. TECHNICZNE WYMAGANIA DLA OZNAKOWANIA PIONOWEGO**

Projekt obejmuje oznakowanie całego obszaru objętego robotami. Przy wykonywaniu projektowanych elementów oznakowania należy przestrzegać następujących zasad:

- Wszystkie znaki drogowe pionowe wykonać należy jako odblaskowe stosując dla nich jednolite materiały zapewniające jednorodność ich czytania przez uczestników ruchu. Znaki wykonać należy jako „średnie” pokryte folią odblaskową II-go typu. Kształty znaków drogowych powinny odpowiadać warunkom podanym w Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002r) oraz Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów świetlnych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 z 2003r poz. 2181).

- Znaki pionowe pojedyncze i podwójne należy umieszczać na pojedynczych słupkach w sposób uniemożliwiający ich przypadkowe wywrócenie, przestawienie i obrócenie, których rodzaj i kształt należy przed zamontowaniem uzgodnić z zarządcą drogi.

- Należy montując znaki zachować prawidłową widoczność i czytelność tablic i znaków oraz możliwość ich odczytania przez nadjeżdżających kierowców.

#### **5. UWAGI OGÓLNE I ZALECENIA KOŃCOWE**

- Wykonawca zobowiązany jest do:
  - zinwentaryzowania oznakowania istniejącej organizacji ruchu,
  - zabezpieczenia jej na czas prowadzonych robót,
  - odtworzeniu istniejącej organizacji ruchu po zakończonych pracach remontowych.

- Zabezpieczenie i oznakowanie robót wykonać zgodnie z projektem zachowując zasadę właściwej widoczności oznakowanie i dostosowania jego ustawienia do utrudnień na drodze.
- Ustawione znaki i sposób ich zamontowania muszą zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego.
- Urządzenia i oznakowanie użyte do oznakowania miejsca prowadzenia robót muszą być dobrze widoczne w dzień i w nocy, odpowiednio oświetlone i wykonane z materiałów odblaskowych. Wykonawca robót winien utrzymywać je we właściwym stanie technicznym i należyтым stanie czystości przez cały okres obowiązywania tymczasowej organizacji ruchu.
- Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej lub żółtej i wyposażone w elementy odblaskowe.
- Roboty prowadzone w pasie drogowym należy prowadzić zgodnie z zasadami pracy w obrębie pasa drogowego.
- Na zajęcie czasowe pasa drogowego wykonawca winien uzyskać niezależnie zgodę od administratora drogi na czas prowadzenia robót uzgodnionym z zarządcą drogi.
- Należy zapewnić pieszym bezpieczne dojście do budynków mieszkalnych, sklepy itd. W przypadku potrzeby przeprowadzenia pieszych przez wykop zastosować kładki U-28
- W przypadku wykonywania głębokich wykopów oraz podczas „końca dniówki” należy wykopy zabezpieczyć „taśmą ostrzegawczą (U-22)”.