

# **PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU**

## **MODERNIZACJA ULICY KOMONIECKIEGO 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-Czerwiec

# **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. Orientacja
2. Organizacja ruchu stan istniejący
3. Organizacja ruchu - DOCELOWA
4. Organizacja ruchu - NA CZAS TRWANIA ROBÓT

# I. OPIS TECHNICZNY

## 1. CZĘŚĆ OGÓLNA

**Temat:**

Modernizacja ulicy Komonieckiego 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. Komonieckiego.

### **2.2 Opis stanu istniejącego**

Ulica Komonieckiego zlokalizowana jest w terenie zabudowanym o zabudowie zwartej. Występuje tutaj ruch lokalny o jednym kierunku ruchu. Powyższa ulica składa się z trzech odcinków jednorodnych o długości łącznej 193,53mb. Na całym odcinku drogi zlokalizowane są liczne wjazdy do posesji.

Na początkowym i środkowym odcinku w przekroju poprzecznym występuje jezdnia oraz obustronne chodniki dla pieszych, a na końcowym odcinku dodatkowo występują parkingi o parkowaniu równoległym i prostopadłym na wysokości pawilonu handlowego. Na całym odcinku jezdnie o nawierzchni bitumicznej obustronnie obramowana jest krawężnikami betonowymi 15\*30cm, krawężnikami betonowymi 20\*30cm i krawężnikami granitowymi których odkrycie jest zmienne. Nawierzchnia chodników wykonana w części z płytek chodnikowych 50cm\*50cm\*7cm, a w części z kostki betonowej prasowanej. Na wysokości wjazdów nawierzchnia wykonana jest z kostki kamiennej granitowej.

## **3. STAN PROJEKTOWANY**

### **3.1 Opis stanu projektowanego**

Przebieg projektowanej drogi został przedstawiony na planie sytuacyjnym wykonanym w skali 1: 500. Oś drogi na zdecydowanej długości będzie pokrywała się z osią istniejącą, a ewentualne poszerzenia będą wykonywane symetrycznie na obie strony dróg.

Projekt zakłada podział drogi na cztery odcinki jednorodne różniące się szerokością, wyposażeniem oraz kierunkiem spadków poprzecznych. Na początkowych dwóch odcinkach drogi w przekroju poprzeczny występuje jezdnie o szerokości 4,0mb, która obustronnie obramowana jest krawężnikami kamiennym granitowym oraz chodniki dla pieszych przylegające do istniejących budynków lub obramowanych obrzeżem betonowym. Odcinki powyższe różnią się jedynie kierunkiem spadku poprzecznego jak również tym, że na drugim odcinku chodnik lewostronny nie przylega do budynków lecz jest obramowany obrzeżem betonowym. Na początkowym odcinku spadek skierowany jest do prawej krawędzi, a na drugim odcinku za skrzyżowaniem z ul. Pod Górą do lewej krawędzi jezdni.

Trzeci odcinek składa się z jezdni szerokości 4,0mb, która obustronnie obramowana jest krawężnikami kamiennymi granitowymi. Za krawężnikami umiejscowione są chodniki dla pieszych, które przylegają bezpośrednio do budynków. Dodatkowo na wysokości tego odcinka zaprojektowano parking o parkowaniu skośnym na wysokości istniejącego pawilonu handlowego.

W przekroju poprzecznym na końcowym, czwartym odcinku drogi występuje jezdnia szerokości 4,0mb obustronnie obramowana krawężnikami kamiennymi granitowymi, chodniki dla pieszych i jednostronne miejsca parkingowe o parkowaniu równoległym.

Na projektowanej drodze występuje szereg łuków poziomych, które są nawiązane do istniejących ogrodzeń i zabudowy, których parametry są zgodne dla tej klasy drogi. Szerokość korony drogi jest zaprojektowana w nawiązaniu do istniejącego terenu, istniejących ogrodzeń i istniejących wjazdów do posesji. 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.

Przebudowa drogi nie będzie wymagać przebudowy wjazdów do posesji, a projektowana niweleta została zaprojektowana w nawiązaniu do bram wjazdowych.

Projekt zakłada oznakowanie pionowe dwóch parkingów o parkowaniu skośnym i równoległym, oraz uzupełniono brakujące oznakowanie istniejącego przejazdu rowerowego w rejonie skrzyżowania z ul. Piłsudskiego.

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

Prace związane z modernizacją ulicy Komonieckiej w Żywcu, prowadzone będą przy całkowitym zamknięciu ul. Komonieckiego. Pierwszy odcinek zostanie wyłączone z ruchu przy ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Pod Górą, następny odcinek drugi do wyłączenia z ruchu jest od skrzyżowania z ul. Pod Górą do ul. Piłsudskiego. Na początku pierwszego odcinka na jezdni wygrodzono „*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. Na końcu tego odcinka przy skrzyżowaniu z ul. Pod Górą należy wygrodzić „*zaporą drogową pojedynczą szeroką (U20b)*”, na której dodatkowo umieszczono znak „*roboty na drodze A-14*” wraz z zestawem świateł ostrzegawczych koloru czerwonego.

Na początku drugiego odcinka na jezdni wygradzono „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. Na końcu tego odcinka przy skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego należy wygradzić „zaporą drogową pojedynczą szeroką (U20b)”, na której dodatkowo umieszczono znak „roboty na drodze A-14” wraz z zestawem świateł ostrzegawczych koloru czerwonego.

Objazd dla jadących w kierunku ul. Piłsudskiego będzie poprowadzony znakami „znak prowadzący na drodze objazdowej (F-9)”. Pierwszy znak (F-9) będzie przed wjazdem w ul. Komonieckiego „Objazd do ul. Piłsudskiego(F-9)”, który wskazuje kierunek dla kierujących pojazdami wzdłuż ul. Sienkiewicza, następnie na skrzyżowaniu z ul. Stefana Żeromskiego znak „Objazd (F-9)”, który wskazuje kierunek jazdy w prawo w ul. Piłsudskiego. Znak „Koniec objazdu (F-9)” będzie umieszczony przy skrzyżowaniu z ul. Komonieckiego.

*Trasę komunikacji miejskiej należy indywidualnie uzgodnić z Miejskim Zarządem Komunikacji w Żywcu.*

*Oznakowanie na tym etapie przedstawia rysunek nr 4.*

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

#### **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 należywym 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)*”.