

Opis techniczny do projektu pod nazwą:

Przebudowa ul. Bema w Raciborzu

Organizacja Ruchu

1. Podstawa opracowania.

- 1.1. Umowa na wykonanie niniejszej dokumentacji projektowej pomiędzy Miastem Racibórz, z siedzibą przy ul. Króla Stefana Batorego 6, 47-400 Racibórz a Tomaszem Lorenc prowadzącym działalność gospodarczą pn: Zakład Zieleni i Małej Architektury – Tomasz Lorenc, ul. Wyzwolenia 27, 47-480 Pietrowice Wielkie.
- 1.2. Uzgodnienia z inwestorem precyzujące zakres opracowania.
- 1.3. Zaktualizowana mapa zasadnicza sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 mogąca służyć do celów projektowych w zapisie cyfrowym.
- 1.4. Pomiary geometryczne i wysokościowe – uzupełniające w terenie.
- 1.5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2003 r., Nr 220, poz. 2181).

2. Zakres opracowania.

Przebudowa ul. Bema w Raciborzu jest zlokalizowana na terenie miejscowości Racibórz. Nie nastąpi zmiana granic pasa drogowego ul. Gimnazjalnej. Drogę zlokalizowano na terenie następujących działek:

3568/179, 1385/178, 1312/178, 1948/178, 1444/167, 2640/167, 1555/164, 3140/164, 3371/164, 1081/164, 1547/168, 1546/129, 1548/130, 1515/192, 1549/130, 1543/128, 3372/164, obręb Racibórz .

Początek projektowanego odcinka KM 0+000 (kilometraż roboczy) stanowi krawędź jezdni ul. Staszica.

Całość inwestycji składa się z odcinka długości 522,86m. Koniec projektowanego odcinka przebudowy w KM 0+522,86 (kilometraż roboczy) zlokalizowano na działce nr 1546/129 w rejonie skrzyżowania z ul. Józefa Von Eichendorffa. Istniejąca organizacja ruchu przebudowywanej drogi przedstawiono na rys. nr 2 – Plan zagospodarowania terenu – geometria. Zarządcą drogi gminnej jest Prezydent Miasta Raciborza, z siedzibą w Raciborzu przy ul. Batorego 6.

3. Opis stanu istniejącego.

3.1. Jezdnia.

Na całej długości projektowanej przebudowy, droga posiada nawierzchnię betonową z płyt betonowych o zmiennej szerokości 6,04 – 8,0 m. Stan nawierzchni ocenia się jako bardzo zły, z licznymi nierównościami i ubytkami. Istniejąca nawierzchnia jezdni jest wyeksploatowana.

3.2. Chodniki

Istniejące chodniki zlokalizowano po stronie lewej i prawej na całej długości drogi. Chodniki są utwardzone płytkami betonowymi chodnikowymi i kostką granitową. Istniejąca nawierzchnia chodnikowa na przeważającej części jest zdeformowana i wymaga przeprowadzenia remontu. Na odcinku od ul. Józefa Von Eichendorffa do ul. Jeziorowej chodnik wykonany z kostki betonowej.

3.3. Pobocze.

Wzdłuż prawej krawędzi jezdni pomiędzy jezdnią i chodnikiem zlokalizowany jest pas zieleni porośnięty trawą z nasadzeniami drzew do zachowania. Na odcinku pomiędzy ul. Rostka i ul. Jeziorową wydzielony jest pas zieleni porośnięty trawą.

3.4. Zjazdy publiczne.

Na projektowanym odcinku, zlokalizowano zjazd publiczny na parking na skrzyżowaniu ul. Rostka i Bama oraz wjazd gospodarczy na teren parku.

3.5. Zjazdy indywidualne.

Na odcinku objętym opracowaniem znajdują się zjazdy indywidualne do posesji. Zjazdy te zostały oznaczone na projekcie zagospodarowania terenu.

4. Opis oznakowania prowadzonych robót

Mając na uwadze minimalizację utrudnień dla ruchu kołowego i pieszego opracowano etapowanie robót drogowych na ul. Bema od skrzyżowania z ul. Staszica do Skrzyżowania z ul. Józefa Von Eichendorffa. Realizację robót podzielono na trzy etapy – prawa połowa jezdni wraz z przynależnymi odcinkami chodników i ścieżką rowerową, lewa połowa jezdni wraz z przynależnymi odcinkami chodników i ścieżką rowerową, układanie warstwy ścieralnej. Na czas robót wprowadzono ruch jednokierunkowy od ul. Staszica do ul. Józefa Von Eichendorffa.

4.1 Etap 1

Etap o długości ok. 530 mb od ul. Staszica do skrzyżowania z ul. Józefa Von Eichendorffa – strona prawa wraz z przynależnymi odcinkami chodników i ścieżką rowerową. Rejon robót na jezdni wygrodzono tablicą prowadzącą U-3c, zaporą drogową szeroką U-20c oraz tablicami kierującymi U-21b. Ustawiono odpowiednie oznakowanie informacyjne F-5 i F-6a . Na odcinku robót wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h znakiem B-33 oraz ruch jednokierunkowy znakiem D-3. Wyjazd z ul. Rostka, ul. Wandy i ul. Jeziorowej oznaczono znakiem C-4 oraz umieszczono w obrębie tych skrzyżowań znak B-2 na ul. Bema. Rejon robót na chodnikach wygrodzono zaporami drogowymi podwójnymi U-20c ze znakami zakazu B-41. W odpowiednich miejscach pod znakami B-41 umieszczono tabliczki o treści „Przejdźcie drugą stroną ulicy” oraz „Brak przejścia”. Wyjazd z ul. Jana Kochanowskiego oznaczono znakiem zakaz ruchu B-1 z tabliczką „nie dotyczy pojazdów budowy” oraz zaporą drogową szeroką U-20b Szczegóły rozmieszczenia oznakowania przedstawiono na rys. nr 4, 5, 6, 7,8.

4.2 Etap 2

Etap o długości ok. 530 mb od ul. Staszica do skrzyżowania z ul. Józefa Von Eichendorffa – strona lewa wraz z przynależnymi odcinkami chodników i ścieżką rowerową. Rejon robót na jezdni wygrodzono tablicą prowadzącą U-3c, zaporą drogową szeroką U-20c oraz tablicami kierującymi U-21b. Ustawiono odpowiednie oznakowanie informacyjne F-5 i F-6a . Na odcinku robót wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/h znakiem B-33 oraz ruch jednokierunkowy znakiem D-3. Rejon robót na chodnikach wygrodzono zaporami drogowymi podwójnymi U-20c ze znakami zakazu B-41. W odpowiednich miejscach pod znakami B-41 umieszczono tabliczki o treści „Przejdźcie drugą stroną ulicy” oraz „Brak przejścia”. Wyjazd z ul. Rostka, ul. Wandy i ul. Jeziorowej oznaczono znakiem zakaz ruchu B-1 z tabliczką „nie dotyczy pojazdów budowy” oraz zaporą drogową szeroką U-20b. Na ul. Józefa Von Eichendorffa umieszczono znak B-22 i B-23. Szczegóły rozmieszczenia oznakowania przedstawiono na rys. nr 9, 10, 11, 12, 13.

4.3 Etap 3

Etap o długości ok. 530 mb od ul. Staszica do skrzyżowania z ul. Józefa Von Eichendorffa – układanie warstwy ścieralnej na jezdni. Na czas prowadzenia robót wprowadzono ręczne kierowanie ruchem przez pracownika wykonawcy zgodnie z zakresem robót.

5. Ogólne zasady zabezpieczenia i oznakowania robót.

Oznakowanie pionowe powinno zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym roboty. W związku z powyższym, wszystkie urządzenia bezpieczeństwa ruchu oraz znaki użyte do oznakowania robót powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy.

Przez cały okres trwania robót muszą być one utrzymywane w należytym stanie. Wszystkie znaki drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu (tablice prowadzące U-3c i U-3d, tablice kierujące U 21a/b, zapory drogowe U-20b i U-20c) ustawione na czas robót, muszą być pokryte materiałem odblaskowym, umożliwiającym odpowiednio wczesne dostrzeżenie ich przez kierowców.

Do oznakowania robót należy użyć znaków pionowych w rozmiarze **średnim**, wykonanych z folii odblaskowej II generacji.

Wymienione roboty planuje wykonać się w ciągu 20 – 24 tygodni.

6. Opis występujących zagrożeń lub utrudnień związanych z charakterem prowadzonych robót.

Przewidywane zagrożenia na drodze jakie mogą wystąpić w trakcie trwania robót wiążą się z pracą sprzętu budowlanego w obrębie pasa drogowego. Mając ten fakt na uwadze należy liczyć się z ryzykiem kolizji lub wypadków sprzętu budowlanego z uczestnikami ruchu drogowego. Właściwe oznakowanie rejonu robót na odcinku drogi, na którym prowadzona będzie przebudowa ulicy, minimalizuje możliwość wystąpienia takich zdarzeń. W związku z realizacją wyżej wymienionych robót, należy bezwzględnie przestrzegać zasad BHP, oraz wyposażać pracowników i maszyny w środki ochrony indywidualnej oraz zbiorowej (sygnały dźwiękowe, odzież ochronna z elementami odblaskowymi). Wykonawca winien stosować się do zasad ogólnych wynikających z powszechnie obowiązujących przepisów prawa. Oznakowanie musi być kompletne, ustawione w sposób widoczny i niezagrażający wszystkim uczestnikom ruchu.

7. Docelowa organizacja ruchu drogowego

Istniejąca organizacja ruchu drogowego zostanie w części zachowana. Zmianie ulegną jedynie elementy oznakowania postoju pojazdów na przedmiotowym odcinku, stosownie do zmiany geometrii układu drogowego – znaki informacyjne typu D-18 i D-18a z odpowiednimi tabliczkami. Uzupełniono także znaki informacyjne w zakresie oznakowania przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych oraz drogi z pierwszeństwem przejazdu stosując odpowiednie znaki D-6 i D-6b oraz znak D-1. Oznakowane zostanie również wyniesienie skrzyżowania i przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania z ul. Wandy znakiem A-11a z tabliczką T-1 „20 m” oraz wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20 km/h znakiem B-33. Nowo projektowana ścieżka rowerowa i chodnik dla pieszych oznakowane zostaną oznakowaniem pionowym C-13+C-16. Uporządkowane zostanie również oznakowanie pionowe na przedmiotowym odcinku oraz wprowadzone nowe oznakowanie poziome – przejścia dla pieszych P-10, miejsca zastrzeżone dla postoju pojazdu osoby niepełnosprawnej – P-20 z symbolem P-24 na niebieskim tle, ścieżki rowerowej – P-23, ciągu pieszego – P-26, przejazdu dla rowerów P-11 oraz linię prowadzącą P-1e,

linię podwójną ciągłą P-4, linię krawędziową P-7a, linię bezwzględnego zatrzymania P-12 i linię warunkowego zatrzymania P-14 .

Zaprojektowane do wymiany lub uzupełnienia znaki należy wykonać w rozmiarze **małym** z licami oklejonymi folią odblaskową II generacji. W celu zabezpieczenia tarcz znaków przed dewastacją zaleca się stosowanie tarcz o krawędziach podwójnie giętych.

Wykonane oznakowanie poziome winno posiadać określony przepisami odblask. Wszystkie zastosowane znaki pionowe winny być ustawione tak, aby były widoczne bez względu na porę dnia i warunki atmosferyczne. Projektowana organizacja ruchu docelowa przedstawiona została na rys. nr 1 - 3.