

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

dla obiektu na ul. Ligockiej w Katowicach

w ramach zadania pn.

**„Opracowanie dokumentacji projektowej remontu wiaduktu
drogowego w ciągu ul. Ligockiej nad torami linii kolejowej nr 171
w Katowicach”**

URZĄD MIASTA KATOWICE
WYDZIAŁ TRANSPORTU

Załącznik do zatwierdzenia nr T-3 m. 1319.2019.PS

z dnia 2.11.2019

I. Fundament opracowania

Przedmiotowy projekt organizacji ruchu został opracowany w oparciu o następujące przepisy:

- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 24 marca 2017 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. poz. 1729), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 18 lutego 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. poz. 314) oraz Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 marca 2017 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 poz. 784),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz. U. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r., poz. 2181 z późniejszymi zmianami),
- Załączników nr 1 – 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach,
- Ustawa z dnia 15 września 2017 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Z 2017, poz. 1926),
- Ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 1985 Nr 14 poz. 60) wraz z uwzględnieniem obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 23 sierpnia 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych (Dz. U. 2016 poz. 1440),
- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 poz. 124).

II. Orientacja miejsca objętego oznakowaniem

Odcinek objęty opracowaniem znajduje się w katowickiej dzielnicy Brynów, jest to fragment ulicy Ligockiej w rejonie wiaduktu kolejowego (nr 171). Szczegółową lokalizację przedstawiono na rys. 00 w skali 1:10000.

URZĄD MIASTA KATOWICE
Wydział Transportu
ul. Warszawska 4
40-006 KATOWICE

III. Przedmiot oraz zakres opracowania projektu organizacji ruchu

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w ramach realizacji zamówienia pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej remontu wiaduktu drogowego w ciągu ul. Ligockiej nad torami linii kolejowej nr 171 w Katowicach”. Bieżące opracowanie obejmuje swoim zakresem istniejącą organizację ruchu, która stanowi punkt wyjściowy projektowanej, stałej organizacji ruchu. W przedmiotowym projekcie nie przewidziano zmian w oznakowaniu pionowym/poziomym w stosunku do stanu istniejącego.

IV. Parametry geometryczne drogi

Parametry ulicy Ligockiej na odcinku objętym opracowaniem:

- droga o nawierzchni bitumicznej o łącznej szerokości od 7m do 7,2m,
- jezdnia dwukierunkowa (po jednym pasie ruchu dla każdego kierunku),
- wzdłuż ulicy występują chodniki zmiennej szerokości (2,5m i 3,5m),
- poprzecznie przez jezdnię przebiega 1 przejście dla pieszych (za rejonem wiaduktu),
- obowiązująca prędkość na analizowanym odcinku wynosi 40km/h.

V. Opis stanu istniejącego, charakterystyka drogi i ruchu na drodze

Zakres opracowania dotyczy ulic znajdujących się w Katowicach. Drogi objęte opracowaniem są w zarządzie MZUiM w Katowicach. Wiadukt objęty opracowaniem usytuowany jest w ciągu drogi powiatowej nr 6465 S, klasa drogi – zbiorcza (ul. Ligocka) nad torami linii kolejowej nr 171 w Katowicach.

Jezdnia ul. Ligockiej posiada po jednym pasie ruchu dla każdego kierunku o nawierzchni bitumicznej szerokości ok. 3,45 – 3,6 metra.

W stanie istniejącym, ul. Ligocka jest drogą o charakterze drogi zbiorczej (powiatowej), łączy ona dzielnicę Brynów z dzielnicą Ligota. Przez przedmiotowy odcinek przejeżdżają pojazdy komunikacji miejskiej, okolicznych mieszkańców oraz klientów lokali handlowo-usługowych. Ruch na przedmiotowym odcinku jest umiarkowany, a w godzinach szczytu wysoki.

Ul. Ligocka jest jedną z ważniejszych arterii komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu w godzinach szczytu. Swoją drogę rozpoczyna od skrzyżowania ulic Mikołowskiej z Brynowską, a kończy przeobrażając się w ulicę Piotrowicką.

URZĄD MIASTA KATOWICE
Wydział Transportu
ul. Warszawska 4
40-006 KATOWICE

VI. Opis stanu projektowanego

W ramach niniejszego projektu stałej organizacji ruchu przewidziano zaprojektowanie oznakowania poziomego, pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa zgodnego ze stanem istniejącym.

Na arkuszu 01 przedstawiono istniejące oraz projektowane oznakowanie – nie przewidziano zmian w projektowanym oznakowaniu w stosunku do stanu istniejącego.

W stanie projektowanym istotne jest zachowanie biegu i długości istniejących barier oraz barieroporęczy stalowych (U-14a oraz U-11a), jak również liczby przesł wygrozdzenia pieszego U-12a.

Uwagi dotyczące ekranów przeciwporażeniowych:

Ekran przeciwporażeniowy - ekran umieszczony na krawędzi obiektu mostowego zabezpieczający przed przypadkowym dotknięciem przewodów elektrycznych trakcji kolejowej usytuowanych pod obiektem mostowym

Należy zachować istniejące szerokości oraz lokalizację barier przeciwporażeniowych – zgodnie z rysunkiem 01. Dopuszcza się zachowanie istniejących barier przeciwporażeniowych pod warunkiem ich zabezpieczenia antykorozyjnego poprzez ocynkowanie ogniowe o grubości powłoki 85 μm zgodnego z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Dział VI. Wyposażenie obiektów inżynierskich Rozdział 11. Urządzenia zabezpieczające przed porażeniem prądem sieci trakcyjnych:

§ 276. Osłony zabezpieczające pieszych przed porażeniem prądem

1. Osłony, o których mowa w § 275 pkt 1, w przypadku obiektów usytuowanych nad liniami kolejowymi, powinny:
 - 1) być ustawione przy balustradzie lub barierze znajdującej się na skraju obiektu, na takich odcinkach obiektu, aby pionowa krawędź osłony znajdowała się w odl. nie mniejszej niż 2 m od:
 - a) płaszczyzny pionowej wyznaczonej przez oś toru, w miejscu największego zbliżenia,
 - b) elementów sieci jezdnej znajdującej się pod napięciem elektrycznym, podwieszanej do konstrukcji obiektu,
 - 2) mieć pełne wypełnienie o wysokości 1,2 m, licząc od nawierzchni chodnika, uzupełnione wypełnieniem ażurowym do wysokości 2,1 m,
 - 3) przylegać ściśle do górnej powierzchni chodnika lub gzymsu,
 - 4) być zamocowane do balustrady lub bariery za pomocą trwałych złączy,
 - 5) składać się z odcinków łączonych za pomocą trwałych i szczelnych złączy.
2. Przyleganie osłony, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, powinno być zapewnione za pomocą elastycznych wodoszczelnych przekładek, umieszczonych między powierzchnią chodnika lub gzymsu a osłoną i uformowanych tak, aby nie zatrzymywały wody przy dolnych obrzeżach osłon.

§ 277. Urządzenia zabezpieczające przed zetknięciem z napięciem elektrycznym

Urządzenia, o których mowa w § 275 pkt 2 i 3, powinny być wykonane zgodnie z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.

§ 278. Stosowanie urządzeń zabezpieczających konstrukcję obiektu przed napięciem elektrycznym

Urządzenia, o których mowa w § 275 pkt 3, powinny być zastosowane na każdym obiekcie mostowym posiadającym elementy metalowe, przy czym za elementy metalowe uznaje się również pręty zbrojenia betonu.

URZĄD MIASTA KATOWICE
Wydział Transportu
ul. Warszawska 4
40-006 KATOWICE

Uwagi i zalecenia dot. materiałów do wykonania ekranów przeciwporażeńiowych:

Ekrany przeciwporażeńiowe powinny być wykonane zgodnie z KDM z następujących materiałów:

Rama - kątownik 40 x 40 x 5 ze stali St3SX wg -PN-H-93401

Przesłona pełna - blacha o grubości 2 mm ze stali St3SX wg PN-H-84020

Przesłona ażurowa - siatka ogrodzeniowa pleciona z drutów stalowych średnicy co najmniej 4 mm; boki oczek siatki długości < 40 mm

Pręt mocujący przesłonę ażurową - pręt okrągły średnicy 8 mm ze stali St 3SX wg PN-H-84020

Śruby – M10 x 30-3,6–III wg PN-M-82101

Nakrętki – M10-4-III wg PN-M-82144

Podkładki sprężyste – 10,2 wg PN-M-82029

Ekrany przeciwporażeńiowe muszą być zabezpieczone antykorozyjnie przez ocynkowanie ogniowe o grubości powłoki 85 µm.

Montaż na budowie musi być wykonywany z zachowaniem szczególnej ostrożności i przepisów BHP. Osłony należy zamontować do barieroporęczy za pomocą obejm i przekładek dystansowych. Zabezpieczenie osłonami dotyczy obydwóch stron jezdni dla każdej nitki.

PN-H-84020 Stal niskostopowa konstrukcyjna ogólnego przeznaczenia.

Gatunki PN-H-93401 Stal walcowana. Kątowniki równoramienne.

PN-M-82101 Śruby z łbem sześciokątnym.

PN-M-82144 Nakrętki sześciokątne.

BN-83/9317-56 Sieć trakcyjna kolejowa. Osprzęt. Ogólne wymagania i badania

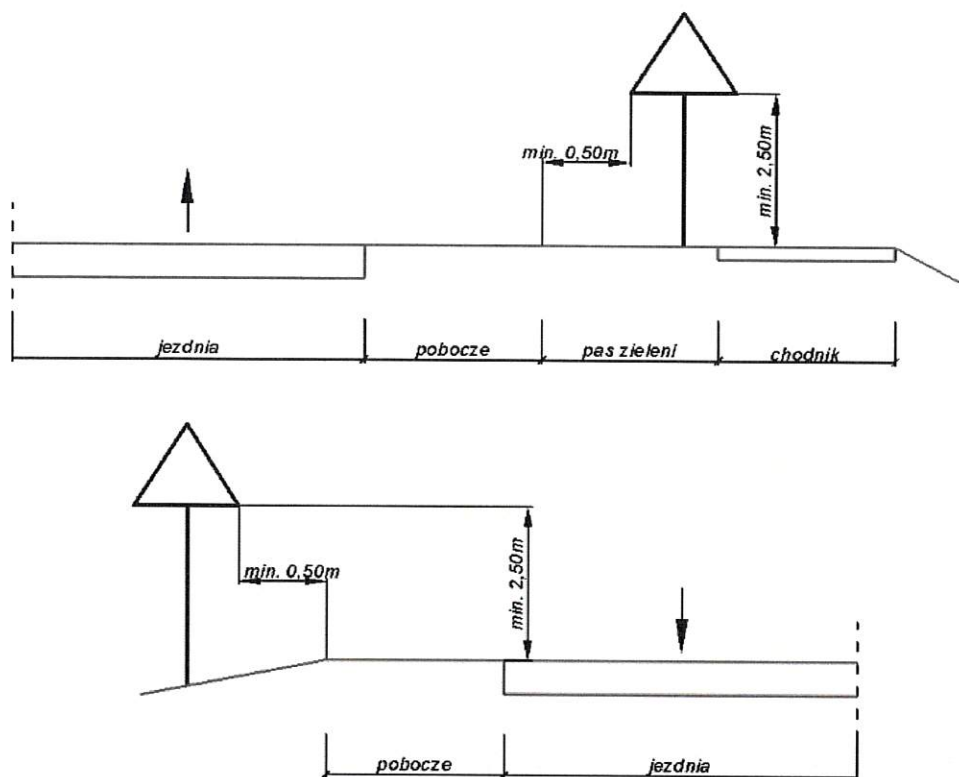
IX. Wymiary i sposób umieszczania znaków

Do oznakowania należy zastosować znaki drogowe pionowe grupy wielkości „średnie” dla dróg powiatowych i gminnych. Znaki należy wykonać z blachy ocynkowanej. Znaki zamocować na słupkach stalowych ocynkowanych. Z uwagi na brak zmian w stanie projektowanym w stosunku do stanu istniejącego – dopuszcza się wykorzystanie istniejącego oznakowania pionowego oraz urządzeń BRD. Do wykonawcy należy ocena stanu tarcz oraz słupków oznakowania.

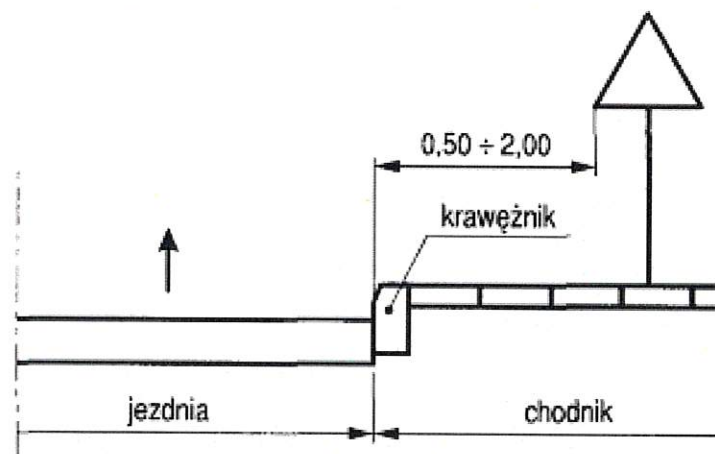
Tarcze znaków nie mogą znajdować się w skrajni jezdni (Rys. 1 oraz Rys.2 części opisowej).

Wszystkie znaki znajdujące się po stronie jezdni bez chodnika należy umieścić na wysokości 2,2 m nad poziomem terenu (dolna krawędź dolnego znaku lub tabliczki). Odległość skrajnej krawędzi znaku od krawędzi jezdni powinna wynosić minimum 0,5 m, maksymalnie 2 m.

URZĄD MIASTA KATOWICE
Wydział Transportu
ul. Warszawska 4
40-003 KATOWICE



Rys.1. Wysokość oraz odległość od pobocza umieszczania znaków drogowych pionowych



Rys.2. Wysokość oraz odległość umieszczania znaków drogowych pionowych na drogach

VII. Termin wprowadzenia

Termin wprowadzenia: po wykonaniu naprawy obiektu mostowego.

VIII. Podpis

Krzysztof Duda

UMIĘTNO MIASTA KATOWICE
Wydział Transportu
ul. Warszawska 4
40-006 KATOWICE

Lokalizacja oznakowania



ul. Piłsudskiego 57 41-902 Bytom

tel.: +48 508 835 268

e-mail: kontakt@incad.com.pl

Projekt stałej organizacji ruchu dla obiektu na ul. Ligockiej w Katowicach w ramach zadania pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej remontu wiaduktu drogowego w ciągu ul. Ligockiej nad torami linii kolejowej nr 171 w Katowicach”

Orientacja

Projektował: Anna Krasowska

Skala
1:25000

Rys. 00

OBJAŚNIENIA:



oznakowanie pionowe istniejące

P-3b l=7.00(c)
ist

oznakowanie poziome istniejące

P-3b l=7.00(c)
prj

oznakowanie poziome projektowane
(wprowadzone na nowej nawierzchni, bez zmian
w stosunku do stanu istniejącego)



Barieroporęcz U-11a



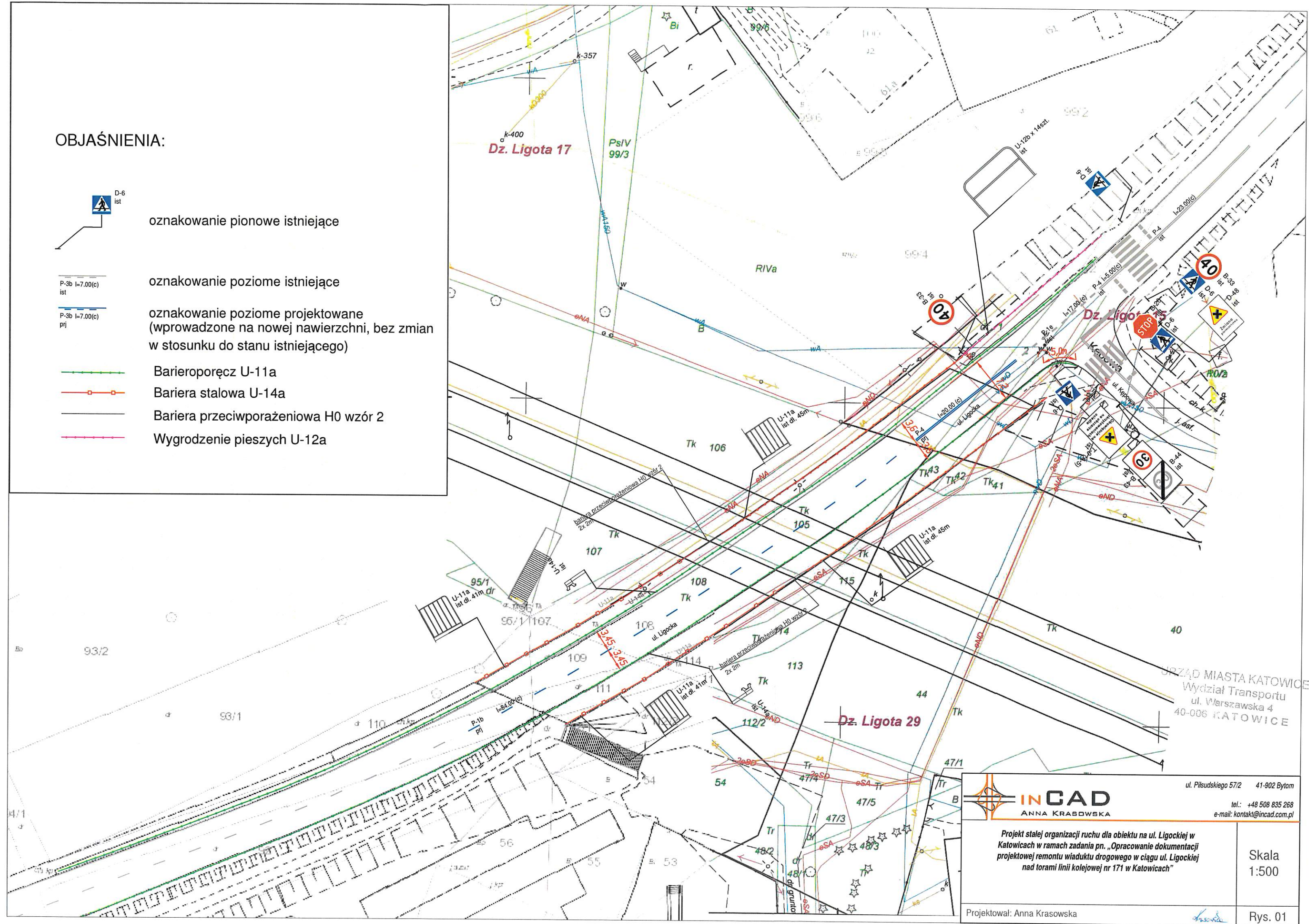
Bariera stalowa U-14a



Bariera przeciwporażeniowa H0 wzór 2



Wygrozdzenie pieszych U-12a



URZĄD MIASTA KATOWICE
Wydział Transportu
ul. Warszawska 4
40-006 KATOWICE



ul. Piłsudskiego 57/2 41-902 Bytom

tel.: +48 508 835 268
e-mail: kontakt@incad.com.pl

Projekt stałej organizacji ruchu dla obiektu na ul. Ligockiej w Katowicach w ramach zadania pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej remontu wiaduktu drogowego w ciągu ul. Ligockiej nad torami linii kolejowej nr 171 w Katowicach”

Skala
1:500

Projektował: Anna Krasowska

Rys. 01