



Przedmiot projektu:	<b>PRZEBUDOWA UL. CHORZOWSKIEJ W ŚWIĘTOCHŁOWICACH NA ODCINKU OD SKRZYŻOWANIA Z UL. BIESZCZADZKĄ DO GRANICY MIASTA CHORZÓW PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS PROWADZENIA ROBÓT ORAZ STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</b>	
Adres budowli:	Ulice: Chorzowska, Bytomska, Bieszczadzka i Korfantego w Świętochłowicach	
Nazwa i kod CPV:	<b>45233</b> - Roboty w zakresie konstruowania, fundamentowania oraz wykonywania nawierzchni autostrad, dróg <b>45316</b> - Instalowanie systemów oświetleniowych i sygnalizacyjnych	
Zamawiający:	Gmina Świętochłowice ul. Katowicka 54, 41-600 Świętochłowice	Umowa nr:
Spis zawartości dokumentacji:	Str. 2	

Rodzaj opracowania:	<b>PROJEKT WYKONAWCZY</b>
Branża:	<b>TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU</b>
Numer projektu:	<b>13-46-T</b>

Funkcja	Tytuł, imię i nazwisko	Specjalność	Numer uprawnień	Podpis
Projektant:	mgr inż. Grzegorz Patschek	drogowa	SLK/2472/ POOD/09	
	Piotr Fus			
	inż. Remigiusz Widera			

**OPRACOWANIE ZAWIERA :***strona***I. Część opisowa :****Opis techniczny**

1.	Podstawa i zakres opracowania .....	3
2.	Opis stanu istniejącego .....	3
3.	Opis stanu projektowanego.....	3
3.1	Etapowanie robót.....	3
3.2	Zabezpieczenie miejsca robót.....	6
3.2.1	Oznakowanie pionowe .....	6
3.2.2	Oznakowanie poziome tymczasowe.....	7
3.2.3	Urządzenia ostrzegawcze .....	7
3.2.4	Uwagi dodatkowe .....	7
3.3	Sygnalizacja świetlna.....	7
3.4	Komunikacja zbiorowa.....	8
3.5	Pozostałe uwagi .....	9
3.6	Stała organizacja ruchu.....	9
	Przepisy techniczne, wytyczne, normy .....	9
	Załącznik nr 1	
	Załącznik nr 2	

**II. Część rysunkowa**

rys. nr 1	- Orientacja
rys. nr 2	- Plan organizacji ruchu - Etap I
rys. nr 3	- Plan organizacji ruchu - Etap II
rys. nr 4	- Plan organizacji ruchu - Etap III
rys. nr 5	- Plan organizacji ruchu - Etap IV
rys. nr 6	- Plan organizacji ruchu - Etap V
rys. nr 7	- Plan organizacji ruchu - Etap VI
rys. nr 8	- Plan organizacji ruchu - Etap VII
rys. nr 9	- Schemat organizacji ruchu podczas wykonywania oznakowania poziomego
rys. nr 10	- Plan rozmieszczenia tablic objazdowych - Etap I
rys. nr 11	- Projektowane tablice objazdowe - Etap I
rys. nr 12	- Plan rozmieszczenia tablic objazdowych - Etap II
rys. nr 13	- Projektowane tablice objazdowe - Etap II
rys. nr 14	- Plan rozmieszczenia tablic objazdowych - Etap III i IV
rys. nr 15	- Projektowane tablice objazdowe - Etap III i IV
rys. nr 16	- Plan rozmieszczenia tablic objazdowych - Etap V i VI
rys. nr 17	- Projektowane tablice objazdowe - Etap V i VI
rys. nr 18	- Plan stałej organizacji ruchu

## OPIS TECHNICZNY

### 1. Podstawa i zakres opracowania

Niniejsze opracowanie stanowi integralną część zadania pn.: *Przebudowa ul. Chorzowskiej w Świętochłowicach na odcinku od skrzyżowania z ul. Bieszczadzką do granicy miasta Chorzów* realizowanego na zlecenie Gminy Świętochłowice. Zakres opracowania obejmuje tymczasową organizację ruchu na czas prowadzenia robót oraz stałą organizację ruchu. Orientację przedstawiono na rysunku nr 1.

### 2. Opis stanu istniejącego

Miejsce wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu to fragment ul. Chorzowskiej od granicy z miastem Chorzów do ul. Bieszczadzkiej w Świętochłowicach. Poniżej przedstawiono ogólną charakterystykę przedmiotowego rejonu.

*Ul. Chorzowska:*

- droga jednojezdniowa,
- szerokość pasów ruchu wynosi ok. 3,5m,
- dopuszczalna prędkość pojazdów jak w „terenie zabudowanym”,
- posiada chodnik po obydwu stronach,
- posiada oznakowanie pionowe i poziome,
- posiada słupy oświetlenia ulicznego.

*Ul. Bytomska:*

- droga jednojezdniowa,
- szerokość pasów ruchu wynosi ok. 3,5m,
- dopuszczalna prędkość pojazdów jak w „terenie zabudowanym”,
- posiada chodnik po obydwu stronach,
- posiada oznakowanie pionowe i poziome,
- posiada słupy oświetlenia ulicznego.

*Ul. Bieszczadzka:*

- droga jednojezdniowa,
- szerokość pasów ruchu wynosi ok. 3,3m,
- dopuszczalna prędkość pojazdów jak w „terenie zabudowanym”,
- posiada chodnik po obydwu stronach,
- posiada oznakowanie pionowe i poziome,
- posiada słupy oświetlenia ulicznego.

*Ul. Korfanteo:*

- droga jednojezdniowa,
- szerokość pasów ruchu wynosi ok. 3,3m,
- dopuszczalna prędkość pojazdów ograniczona do „40km/h”,
- posiada chodnik po obydwu stronach,
- posiada oznakowanie pionowe i poziome,
- posiada słupy oświetlenia ulicznego.

### 3. Opis stanu projektowanego

#### 3.1 Etapowanie robót

W projekcie przewidziano następujące etapy robót:

##### Etap I

W etapie tym należy wykonać frezowanie, korytowanie oraz ułożenie nowych warstw nawierzchni północnej części ul. Chorzowskiej na skrzyżowaniu z ul. Bieszczadzką. Ruch na

skrzyżowaniu będzie odbywał się wahadłowo na ul. Chorzowskiej i sterowany będzie sygnalizacją świetlną. Ze względu na zakres robót konieczne będzie wyłączenie z ruchu przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego na wlocie wschodnim. W rejonie robót prędkość należy ograniczyć do 30 km/h. W związku z zamknięciem ul. Bieszczadzkiej konieczne będzie prowadzenie objazdu ulicami: Bytomską, Składową i Sudecką. Plan prowadzenia objazdu przedstawiono na rys. nr 10, a projektowane tablice objazdowe dla etapu I przedstawiono na rys. nr 11.

Miejsce robót w etapie I przedstawiono na rys. nr 2.

### Etap II

W etapie tym należy wykonać frezowanie i korytowanie oraz ułożenie nowych warstw nawierzchni południowej części ul. Chorzowskiej na skrzyżowaniu z ul. Korfantego. Tak jak w poprzednim etapie ruch na skrzyżowaniu będzie odbywał się wahadłowo na ul. Chorzowskiej i sterowany będzie sygnalizacją świetlną. W rejonie robót prędkość należy ograniczyć do 30 km/h. W związku z zamknięciem ul. Korfantego poprowadzono objazd ulicami: Bytomską i Krasickiego. W etapie tym konieczne będzie wyznaczenie objazdu dla autobusu linii 201. Plan prowadzenia objazdu przedstawiono na rys. nr 12, a projektowane tablice objazdowe dla etapu II przedstawiono na rys. nr 13.

Miejsce robót w etapie I przedstawiono na rys. nr 3.

### Etap III

W etapie tym wykonany zostanie remont północnej części nawierzchni ul. Chorzowskiej w zakresie od ul. Bieszczadzkiej do torowiska biegnącego wzdłuż ul. Bytomskiej. Remont polegać będzie na frezowaniu nawierzchni na głębokość 13 cm, regulacji krawężników i przykanalików kanalizacji deszczowej oraz ułożeniu nowych warstw bitumicznych. Wykonany zostanie także remont chodnika po północnej stronie jezdni. Na ul. Chorzowskiej od ul. Bieszczadzkiej do ul. Bytomskiej zostanie wprowadzony ruch jednokierunkowy w kierunku do Chorzowa. Objazd do ul. Chorzowskiej dla pojazdów jadących od Chorzowa i ul. Bytomskiej prowadzony będzie ulicami Bytomską, Składową i Bieszczadzką. Dla samochodów osobowych jadących od DTŚ przewidziano objazd ulicami: Powstańców Śląskich i Korfantego. Plan prowadzenia objazdu w etapie III przedstawiono na rys. nr 13, a projektowane tablice objazdowe na rys. nr 14. Na zjazdach publicznych i skrzyżowaniach z ul. Chorzowską należy ustawić znaki C-2 na wlotach południowych i C-4 na północnych. W czasie prowadzenia prac w rejonie zjazdów konieczne jest utrzymanie ruchu na tych zjazdach. Po frezowaniu nawierzchni, należy usypać przejazd tymczasowy z destruktu asfaltowego lub kruszywa. W rejonie przejść dla pieszych należy wstrzymać frezowanie lub po frezowaniu ustawić kładki albo wyrównać powierzchnię destruktem do poziomu chodnika. Remont chodnika po stronie północnej należy wykonywać połówkowo lub przy całkowitym zamknięciu chodnika, ale w takim przypadku należy zwrócić uwagę na to, żeby w ciągu robót istniały 2 funkcjonujące przejścia dla pieszych, jednak nie mogą być to przejścia zewnętrzne na zamkniętym odcinku. Nieczynne przejścia należy wygrodzić zaporami U-20c, a ruch pieszy skierować do najbliższego przejścia. Przy połówkowym remoncie chodników miejsce robót należy odgrodzić od części chodnika przeznaczonej dla ruchu zaporami drogowymi U-20c. W etapie tym konieczne będzie wyznaczenie objazdu dla autobusu linii 840, 830N i 840N w kierunku Rudy Śląskiej. Plan prowadzenia objazdu przedstawiono na rys. nr 14, a projektowane tablice objazdowe dla etapu III przedstawiono na rys. nr 15.

Miejsce robót w etapie III należy zabezpieczyć zgodnie z rys. nr 4.

#### Etap IV

W etapie tym zostanie wykonany remont południowej części jezdni ul. Chorzowskiej oraz remont peronu przystanku tramwajowego na skrzyżowaniu ulic: Bytomska - Chorzowska. Miejsce robót należy zabezpieczyć analogicznie do etapu III. Przed przystąpieniem do wprowadzenia należy powiadomić KZK GOP i Tramwaje Śląskie o konieczności obsługi linii nr 11 taborem posiadającym drzwi po obydwu stronach pojazdu. Obsługa pasażerów na przystanku w kierunku do Rudy Śląskiej będzie odbywała się z lewej strony. Objazdy pozostają bez zmian w stosunku do etapu III. W trakcie wykonywania prac w rejonie przejść dla pieszych należy zastosować zasady podane w etapie III. Plan prowadzenia objazdu przedstawiono na rys. nr 14, a projektowane tablice objazdowe dla etapu III przedstawiono na rys. nr 15. Miejsce robót w etapie IV należy zabezpieczyć zgodnie z rys. nr 5.

#### Etap V

W etapie tym zostanie wykonany remont północno-zachodniej części skrzyżowania ulic: Bytomska – Chorzowska oraz remont północnej części nawierzchni jezdni chodnika ul. Chorzowskiej do granicy z miastem Chorzów. Ruch na skrzyżowaniu będzie odbywał się wahadłowo i będzie sterowany za pomocą sygnalizacji świetlnej. Wlot zachodni ul. Chorzowskiej będzie zamknięty, na wlocie wschodnim ruch odbywać się będzie jednokierunkowo w stronę Chorzowa. W związku z tym konieczne będzie prowadzenie objazdów, od Chorzowa objazd prowadzony będzie ulicami: Składową, Opolską i Ślęzan. Dla pojazdów od Bytomia do Chorzowa objazd będzie prowadzony ulicami: Ślęzan, Opolską i Składową. Dla pojazdów od Bytomia w kierunku do Rudy Śląskiej ulicami: Stawową, Sudecką i Bieszczadzką, analogiczny objazd będzie prowadzony dla pojazdów od DTŚ. Mając na uwadze głębokość prowadzonych robót, zdecydowano się na wyłączenie z ruchu przejścia dla pieszych przez północny wlot ul. Bytomskiej. Przejście należy wygrodzić, a pieszych skierować na pozostałe przejścia dla pieszych. **Konieczne jest utrzymanie przejścia dla pieszych przez wlot wschodni ul. Chorzowskiej.** W etapie tym zostanie wykonany remont chodnika północnego ul. Chorzowskiej od przejścia do granicy miasta. Dlatego już na skrzyżowaniu ul. 3-go Maja – Pokoju w Chorzowie należy skierować na chodnik południowy. W etapie tym należy przygotować tymczasowy chodnik dla pieszych po stronie zachodniej ul. Bytomskiej. Plan rozmieszczenia tablic objazdowych w etapie V przedstawiono na rys. nr 16, a projektowane tablice objazdowe na rys. nr 17.

Miejsce robót w etapie V należy zabezpieczyć zgodnie z rys. nr 6.

#### Etap VI

W etapie tym zostanie wykonany remont północno-wschodniej części skrzyżowania ulic: Bytomska – Chorzowska północnej części ul. Chorzowskiej. Ruch na skrzyżowaniu w dalszym ciągu będzie się odbywał wahadłowo i będzie sterowany sygnalizacją świetlną. Wyłączone z ruchu zostanie przejście przez wschodni wlot ul. Chorzowskiej. Ze względu na to, że przejście przez wlot północny ul. Bytomskiej także znajduje się w rejonie robót, konieczne jest wyznaczenie tymczasowego przejścia dla pieszych poza zakresem robót. W związku z tym konieczne będzie przestawienie masztów sygnalizacji oraz wyznaczenie tymczasowego chodnika wzdłuż ul. Bytomskiej. Niestety bliskość torowiska nie pozwala na wyznaczenie normatywnego chodnika, dlatego należy część jezdni wygrodzić zaporami U-20c i przeznaczyć ją dla pieszych. Trasy objazdów, jak i tablice objazdowe pozostają bez zmian w stosunku do etapu V.

Miejsce robót w etapie VI należy zabezpieczyć zgodnie z rys. nr 7.

#### Etap VII

W etapie tym zostanie wykonany remont południowej części jezdni ul. Chorzowskiej. Ruch na skrzyżowaniu zostanie przywrócony wg rozwiązania docelowego za wyjątkiem wlotu wschodniego ul. Chorzowskiej, gdzie ruch w dalszym ciągu prowadzony będzie jednokierunkowo w kierunku Chorzowa. Trasy objazdów, jak i tablice objazdowe dla kierunku od Chorzowa pozostają bez zmian w stosunku do etapu V.

Miejsce robót w etapie VII należy zabezpieczyć zgodnie z rys. nr 8.

#### Wykonanie oznakowania poziomego

Podczas wykonywania oznakowania poziomego miejsce robót należy zabezpieczyć zgodnie z organizacją ruchu jak na rys. nr 9 i wygrodzić pachołkami drogowymi U-23.

#### Pozostałe

**O utrudnieniach związanych z wjazdem na posesję należy powiadomić mieszkańców z wyprzedzeniem, podając datę i godzinę utrudnień.**

**Do wygrodzenia miejsc robót prowadzonych w chodniku należy stosować zapory drogowe podwójne, a w rejonie zielenca należy stosować taśmy ostrzegawcze.**

**Wygrodzenia miejsc robót należy dostosować do aktualnie prowadzonych prac, co zapewni minimalizację utrudnień w ruchu pieszych.**

Taśmy ostrzegawcze U-22 mogą być stosowane jedynie do wygradzania miejsc robót znajdujących się poza jezdnią w miejscach nie przeznaczonych do ruchu lub postoju pojazdów oraz ruchu pieszych. Wygrodzenia taśmami ostrzegawczymi powinny znajdować się w odległości nie mniejszej niż 1,0 m od tych miejsc. Taśmy powinny być rozwieszane na wysokości od 0,9 m do 1,2 m mierząc od poziomu terenu do dolnej krawędzi taśmy w taki sposób, aby strzałka ugięcia między punktami mocowania wynosiła nie więcej niż 0,3 m. Wygrodzenie taśmą ostrzegawczą jest dopuszczalne tylko przy wykopach do głębokości 0,5 m.

W uzasadnionych przypadkach (np. głębokich wykopów) do wygradzania miejsc robót prowadzonych na chodnikach należy zastosować zapory drogowe podwójne U-20c w których dolna krawędź dolnego pasa zapory powinna się znajdować na wysokości około 0,3 m nad poziomem nawierzchni. W przypadku konieczności udostępnienia pieszym przejścia nad wykopami należy stosować w tym celu kładki dla pieszych U-28 o szerokości min. 1 m.

### **3.2 Zabezpieczenie miejsca robót**

#### **3.2.1. Oznakowanie pionowe**

Tarcze znaków i tablic wykonać z blachy stalowej ocynkowanej. Tarcza musi być równa i gładka - bez odkształceń płaszczyzny znaku, w tym pofałdowań, wgłęci, lokalnych wgnieceń lub nierówności itp. Krawędzie znaku muszą być równe i nieostre. Odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki, jeżeli nie jest wykorzystana do umieszczenia znaku dla jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą. Na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odbłaskowej użytej do wykonania lica znaku oraz miesiąc i rok jego produkcji. Znaki mocować na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach wykonanych z rur ocynkowanych. Tarcze znaków odchylić w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczane są na łukach poziomych odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

#### **3.2.2 Oznakowanie poziome tymczasowe**

Oznakowanie poziome tymczasowe należy wykonać z samoprzylepnej taśmy odbłaskowej nawierzchniowej o kolorze żółtym, na podkładzie aluminiowym lub z siatki polie-



strowej. Przed przystąpieniem do wykonywania oznakowania, nawierzchnię należy oczyścić z piachu i innych zanieczyszczeń, w celu zapewnienia odpowiedniej trwałości oznakowania. Oznakowanie poziome tymczasowe powinno zapewniać możliwość łatwego usunięcia po zakończeniu prac. Jednocześnie trwałość oznakowania powinna wynosić do 3 miesięcy. Oznakowanie powinno zawierać elementy odblaskowe zapewniające widoczność oznakowania w zmniejszonej przejrzystości powietrza i w okresie od zmierzchu do świtu.

### 3.2.3 Urządzenia ostrzegawcze

Urządzenia ostrzegawcze w postaci świateł błyskowych żółtych lub czerwonych należy zamontować na tablicach prowadzących U-3c,d i U-21a,b. Zaleca się, by uruchamianie sygnałów było zautomatyzowane w zależności od przejrzystości powietrza i pory doby.

### 3.2.4 Uwagi dodatkowe

Przy ustawianiu znaków drogowych należy zwrócić uwagę na zachowanie normatywnej skrajni pionowej i poziomej. Znaki pionowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być zamocowane w sposób uniemożliwiający ich obrócenie lub przewrócenie.

Zarówno zastosowane elementy oznakowania jak i samo ustawienie znaków winny odpowiadać wszelkim wymaganiom określonym w [3].

***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. W razie wystąpienia konieczności zezwala się na ręczne sterowanie ruchem przez osoby to tego uprawnione.***

## 3.3 Sygnalizacja świetlna

W związku z prowadzeniem robót zakłada się wprowadzenie następujących zmian w sygnalizacjach świetlnych:

- na skrzyżowaniu ulic: Chorzowska - Bieszczadzka

W Etapie I i II z uwagi na prowadzony ruch wahadłowy przeliczono czasy międzyzielone. Konieczny jest montaż dodatkowych tymczasowych masztów i sygnalizatorów na obu wlotach ul. Chorzowskiej. Sygnalizatory należy zasilić napowietrznie. Sygnalizatory z grup nieaktywnych należy zasłonić. Praca sygnalizacji „w kolorze” odbywać się musi całodobowo. Programy sygnalizacji oraz plany sytuacyjne przedstawiono w Załączniku nr 1.

W Etapie III-VI zakłada się, że praca sygnalizacji „w kolorze” odbywać się będzie w godzinach: 6<sup>00</sup>-22<sup>00</sup>. W Etapach III i IV sygnalizatory z grupy nieaktywnej należy zasłonić. Programy sygnalizacji oraz plany sytuacyjne przedstawiono w Załączniku nr 1.

W Etapie VII praca sygnalizacji odbywać się będzie wg programu istniejącego.

- na skrzyżowaniu ul. Chorzowskiej z wjazdem do CH Atrium Świętochłowice

W Etapie I i II praca sygnalizacji odbywać się będzie wg programu istniejącego.

W Etapach III-VI sygnalizacja będzie wyłączona i pracować będzie w trybie „żółte migające”

W Etapie VII praca sygnalizacji odbywać się będzie wg programu istniejącego.

- na skrzyżowaniu ulic: Chorzowska - Bytomska

W Etapie I i II praca sygnalizacji odbywać się będzie wg programu istniejącego.

W Etapie III i IV z uwagi na roboty prowadzone na zachodnim wlocie ul. Chorzowskiej przeliczono czasy międzyzielone. W Etapie IV konieczny jest montaż dodatkowego tymczasowego masztu i sygnalizatora na zachodnim wlocie ul. Chorzowskiej. Sygnalizator należy zasilić napowietrznie. Sygnalizatory z grup nieaktywnych należy zasłonić. Praca sygnalizacji „w kolorze” odbywać się musi całodobowo. Programy sygnalizacji oraz plany sytuacyjne przedstawiono w Załączniku nr 2.

W Etapie V i VI z uwagi na prowadzony ruch wahadłowy przeliczono czasy międzyzielone. Konieczny jest montaż dodatkowych tymczasowych masztów i sygnalizatorów na północnym wlocie ul. Bytomskiej. Sygnalizatory należy zasilić napowietrznie. Sygnalizatory z grup nieaktywnych należy zasłonić. Praca sygnalizacji „w kolorze” odbywać się musi całodobowo. Programy sygnalizacji oraz plany sytuacyjne przedstawiono w Załączniku nr 2.

W Etapie VII praca sygnalizacji odbywać się będzie wg programu istniejącego. Sygnalizatory z grupy nieaktywnej należy zasłonić. Plan sytuacyjny przedstawiono w Załączniku nr 2.

### 3.4 Komunikacja zbiorowa

Zakłada się, że ruch tramwajów w rejonie prowadzonych robót odbywać się będzie bez zmian. W Etapie IV przed przystąpieniem do prowadzenia prac należy powiadomić KZK GOP i Tramwaje Śląskie o prowadzonych robotach w rejonie torowiska oraz peronów przystankowych i o konieczności obsługi linii nr 11 taborem posiadającym drzwi po obydwu stronach pojazdu.

W odniesieniu do komunikacji autobusowej zakłada się wprowadzenie następujących zmian:

- w Etapie I - ruch autobusów odbywać się będzie bez zmian
- w Etapie II - zakłada się wprowadzenie objazdu dla linii 201. Na kierunku Chorzów Batory Pętla - Bytom Dworzec PKP: trasą: Krasickiego - Mickiewicza - Moniuszki - Imieli - Chorzowska - Bukowego, na kierunku: Bytom Dworzec PKP - Chorzów Batory Pętla trasą: Wieczorka - Chorzowska - Imieli - Moniuszki - Mickiewicza - Krasickiego. Pominięty zostanie przystanek Piaśniki Szpital. W zamian zakłada się wyznaczenie tymczasowego przystanku autobusowego na wschodnim wlocie ul. Krasickiego przed skrzyżowaniem z ul. Korfantego.
- w Etapie III i IV - zakłada się wprowadzenie objazdu dla linii 840 i nocnych dla kierunku: Katowice Stawowa - Gliwice Plac Piastów. Trasa objazdu odbywać się będzie ulicami: Bytomską - Stawową - Sudecką - Bieszczadzką - do ul. Chorzowskiej. Pominięty zostanie przystanek Piaśniki Skrzyżowanie. Obsługa pasażerów odbywać się będzie na przystanku Piaśniki Szpital. W kierunku powrotnym trasa autobusów zostaje niezmieniona.
- w Etapie V i VI - zakłada się wprowadzenie objazdu dla linii 840 i nocnych w obu kierunkach. Trasa objazdu dla kierunku: Katowice Stawowa - Gliwice Plac Piastów odbywać się będzie ulicami: Pokoju - Chropaczowską - Bytomską - Stawową - Sudecką - Bieszczadzką - do ul. Chorzowskiej. Pominięty zostanie przystanek Piaśniki Skrzyżowanie. Obsługa pasażerów odbywać się będzie na przystanku Piaśniki Szpital. W kierunku powrotnym trasa objazdu prowadzona będzie ulicami: Korfantego - Powstańców Śląskich - Bytomska - do ul. Chorzowskiej. Pominięty zostanie przystanek Piaśniki Skrzyżowanie. Obsługa pasażerów odbywać się będzie na przystanku Piaśniki Szpital.
- w Etapie VII - zakłada się utrzymanie objazdu dla linii 840 i nocnych tylko dla kierunku: Katowice Stawowa - Gliwice Plac Piastów. Trasa objazdu odbywać się będzie ulicami: Bytomską - Stawową - Sudecką - Bieszczadzką - do ul. Chorzowskiej. Pominięty zostanie przystanek Piaśniki Skrzyżowanie. Obsługa pasażerów odbywać się będzie na przystanku Piaśniki Szpital. W kierunku powrotnym trasa autobusów odbywać się będzie wg trasy istniejącej.

Z uwagi na zmienność opłat, nieustalony okres realizacji zadania oraz czas trwania poszczególnych etapów robót Wykonawca na etapie przetargu powinien zwrócić się do KZK



GOP z prośbą o ustalenie dziennych kosztów objazdów autobusów i oszacować koszty związane z objazdami.

W przypadku prowadzenia robót poza okresem wakacyjnym Wykonawca uzgodni z KZK GOP trasy kursowania autobusu linii 102 i ewentualne wyznaczenie tymczasowych przystanków.

### **3.5 Pozostałe uwagi**

Z uwagi na duże obciążenie ruchem skrzyżowania ulic: Chorzowska - Bytomska oraz jego ograniczoną przepustowość w okresie prowadzenia robót wskazane jest aby co najmniej Etapy V i VI realizowane były w okresie wakacyjnym, gdy natężenie ruchu jest mniejsze.

### **3.6 Stała organizacja ruchu**

Zgodnie z ustaleniami oznakowanie pionowe w zakresie objętym przedmiotowym zadaniem pozostaje bez zmian.

Należy jednak wykonać nowe oznakowanie poziome na całym remontowanym odcinku ul. Chorzowskiej. Oznakowanie należy wykonać z materiałów grubowarstwowych (termoplasty lub kaltplasty). Technologia ta gwarantuje bowiem trwałość oznakowania przez kilka lat, a co za tym idzie jego czytelność. Plan stałej organizacji ruchu przedstawiono na rys. nr 18.

## **PRZEPISY TECHNICZNE, WYTYCZNE, NORMY**

- [1] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz. U. nr 43 z 14.05.1999 poz. 430.
- [2] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729)
- [3] Załączniki nr 1,2,3,4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 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. Nr 220, poz. 2181).
- [4] Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393).