



WBP ZABRZE SP. Z O.O.

ul. Pawliczka 25, 41-800 Zabrze tel. +(32) 276-12-15 do 20, fax +(32) 276-11-20

NAZWA OPRACOWANIA

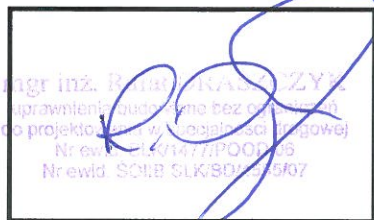
**Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej
w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą**

**Przebudowa linii tramwajowej w Sosnowcu
na ul. Małachowskiego. Odcinek od ronda im. Gierka
do ul. Mościckiego**

PROJEKT WYKONAWCZY

2. Docelowa organizacja ruchu

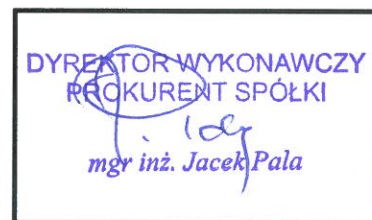
Projektant



Sprawdzający

mgr inż. Piotr DEMEL
uprawnienia budowlane bez ograniczeń
do kierowania robotami w specjalności drogowej
Nr ewid. SLK/1695/QWOD/07
do projektowania w specjalności (drogowej)
Nr ewid. SLK/2643/POOD/09
Nr ewid. SOIB SLK/BD/6359/09

Kierownik Projektu



Zamawiający

Tramwaje Śląskie S.A. ul. Inwalidzka 5, 41-506 Chorzów

ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI

Lp.	Wyszczególnienie	Ilość stron/Nr rysunku
A.	CZĘŚĆ OPISOWA	
1.	Opis techniczny	3-9
B.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	
1.	Docelowa organizacja ruchu	Ze3984a/PW/01

SPIS TREŚCI

1. DANE OGÓLNE
 - 1.1 Zamawiający
 - 1.2 Przedmiot inwestycji
 - 1.3 Zakres i cel opracowania
 - 1.4 Podstawa opracowania i materiały wyjściowe
2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO
 - 2.1 Istniejące zagospodarowanie terenu
3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO
 - 3.1 Opis projektowanego układu komunikacyjnego
 - 3.2 Układ torów w planie
 - 3.3 Układ torów w profilu
 - 3.4 Rozwiązanie konstrukcji nawierzchni toru
 - 3.5 Odwodnienie toru
 - 3.6 Ograniczenie wpływu prądów błędzących
 - 3.7 Rozwiązanie urządzeń instalacji technicznych
4. Organizacja ruchu i urządzenia bezpieczeństwa ruchu
 - 4.1 Oznakowanie poziome
 - 4.2 Oznakowanie pionowe
5. Wykaz uzgodnień i opinii

1. DANE OGÓLNE

1.1. Zamawiający

Tramwaje Śląskie S.A.
ul. Inwalidów 5
41-500 Chorzów

1.2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest: „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”

– część 6: „Modernizacja torowiska w ul. S. Małachowskiego w Sosnowcu”

1.3. Zakres i cel opracowania

Celem opracowania jest przygotowanie kompleksowej dokumentacji projektowej modernizacji linii tramwajowej wraz z jej połączeniem do odcinków istniejących.

Zakres opracowania określają załączone plany sytuacyjne.

Od skrzyżowania ulic Małachowskiego i Mościckiego do skrzyżowania ulic S. Małachowskiego i H. Sienkiewicza w rejonie ronda im. E. Gierka wg kilometrażu lokalnego 0+000,00 ÷ 0+330,00 wraz z wymianą rozjazdu nr 186 wraz z torem odgałęziającym przez jezdnię ronda.

1.4. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe

- Zlecenie Zamawiającego - Umowa nr DO/197/09,
- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia wydana przez Zamawiającego,
- Mapa zasadnicza zaktualizowana dla celów projektowych,
- Rozpoznanie konstrukcji oraz warunków wodno – gruntowych torowiska tramwajowego,
- Obowiązujące przepisy Prawa Budowlanego, normatywy i warunki techniczne.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

2.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Inwestycja realizowana jest w centrum miasta Sosnowca w dzielnicy „Centrum” w obszarze zabudowy wielorodzinnej z funkcją usług w parterze. Istniejąca linia tramwajowa jest jedną z głównych linii przebiegających przez centrum miasta Sosnowca. Po modernizowanej linii kursują tramwaje o numerach 24, 26, 27. Linie obsługują lokalnie miasto oraz komunikują Sosnowiec z Mysłowicami. Analizowane torowisko przebiega w ciągu ulicy S. Małachowskiego na odcinkach od skrzyżowania z ulicą I. Mościckiego do ronda im E. Gierka.

Szerokość ulicy S. Małachowskiego wynosi 7.5 – 8.9 przy lokalizowaniu toru przy wschodniej krawędzi jezdni w odl. ok. 1.2 m od krawędzi ulicy.

Ulica St. Małachowskiego jest ulicą dwukierunkową klasy L o przekroju daszkowym. Krawężniki po stronie zachodniej zostały przebudowane w związku z budową kina Helios jako najazdowe wys. 6 cm.

Nawierzchnię ulicy i chodnika stanowi konstrukcja z betonu asfaltowego ze śladami remontów częściowych. Odwodnienie powierzchni ulicy i torów realizowane jest poprzez dwa wpusty uliczne w rejonie przejścia dla pieszych zlokalizowanego w obszarze ul. St. Małachowskiego i I. Mościckiego oraz wpustu zlokalizowanego w jezdni ronda. W stanie istniejącym nie stwierdzono skrzyń odwadniających tor.

W ulicy S. Małachowskiego torowisko wykonane jest w technologii „na boso” z nawierzchnią drogi z betonu asfaltowego; dalej odcinek na dojeździe do ronda im. E. Gierka jako torowisko wydzielone, podsypkowe klasyczne na podkładach strunobetonowych.

W rejonie dojazdu do ronda zabudowany jest rozjazd zwyczajny jednotorowy prawy nr 186 bez urządzeń sterowania – przestawiany ręcznie.

W rejonie posesji nr 38 – 42 zlokalizowany jest przystanek. Platforma peronu nie została wydzielona z chodnika – peron stanowi część wspólną z chodnikiem.

Odległość osi toru od krawędzi jezdni w rejonie chodnika wynosi w 1.25 m przy wysokości krawędzi peronu – krawężnika jezdni ok. 6 cm.

Geometria toru w planie przebiega w rejonie ul. St. Małachowskiego w linii prostej równoległej do krawędzi jezdni. Maksymalne pochylenie podłużne wynosi 1.4 % w rejonie skrzyżowania z ul. Żurawią.

3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

3.1. Opis projektowanego układu komunikacyjnego

Zakres robót nawierzchniowych koniecznych do realizacji wskazany został w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Pełny zakres wymiany nawierzchni z podziałem na szczegóły konstrukcyjne wskazano w części rysunkowej. Konstrukcję nawierzchni torów przyjęto na podstawie wytycznych wskazanych przez Zamawiającego.

Charakterystyczne parametry przyjęte do projektowania:

- $V_{max}=50\text{km/h}$;
- nawierzchnia: Ri60N/ERS/prefabrykowana żelbetowa płyta torowa/1435/Tb zgodnie z PN-K-92011:1998;
- moduł odkształcenia E_2 podłoża na poziomie posadowienia płyty 100MPa;
- $a_{dop}=0,6\text{m/s}^2$; $\Psi=0,5\text{m/s}^3$; $f_{dop}=35\text{mm/s}$;
- skrajnia wg. PN-K-92009:1998, PN-K-92011:1998;
- długość peronu netto 32,0m;
- szerokość peronu min. 2,00m;
- obciążenie taborem wg PN-85/S-10030.

Zakres robót przewiduje demontaż istniejącej konstrukcji nawierzchni toru wraz z nawierzchnią asfaltową i infrastrukturą przyległą, segregację i kwalifikację materiałów do odzysku; wykonanie koryta i ulepszenie podłoża gruntowego; wykonanie podbudowy z ewentualnym wzmocnieniem, dla uzyskania wymaganych parametrów wytrzymałościowych podłoża; wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie; ułożenie nawierzchni toru wraz z infrastrukturą przyległą; odbiory i oddanie do eksploatacji odcinków torów.

Lokalizacja peronu nie ulega zmianie – ul. St. Małachowskiego w rejonie posesji 38-42. Projektuje się po stronie południowej, bezpośrednio przy torowisku, peron dł. 32,0m o wyniesieniu krawędzi na wysokość 12cm ponad główkę szyny. Odległość krawędzi

peronu od osi toru 1,25m. Nawierzchnię peronu stanowić będzie kostka betonowa (podwójne T) koloru czerwonego z wypełnieniem spoin piaskiem. Szerokość peronu dostosowana jest do istniejącej zabudowy przy umożliwieniu przejścia pieszych przez platformę peronu stanowiącą część chodnika. Wyniesienie platformy nastąpi jedynie przy krawędzi jezdni przy zachowaniu poziomu peronu równego poziomowi chodnika. Nie przewiduje się budowy wiaty przystankowej z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo zabudowy i ciągu pieszego.

W zakresie robót drogowych przewiduje się na w rejonie skrzyżowania z ulicą I. Mościckiego konstrukcję nawierzchni ulicy stanowi nawierzchnia z kostki betonowej szarej „podwójne T” przy zabudowie przestrzeni międzytokowej nawierzchnią drogową z kostki betonowej czerwonej typu „podwójne T”. W miejscu wiązania geometrii toru do istniejącą geometrią na dł. regulacji toru w planie i profilu oraz połączeniu z projektowaną przebudową konstrukcji toru przewiduje się przedruk nawierzchni drogi z wymianą zniszczonego bruku betonowego w il. 30% liczby powierzchni przebruku. Na odcinku ulicy od skrzyżowania z ulicą I. Mościckiego do torowiska wydzielonego przewiduje się odtworzenie konstrukcji nawierzchni jezdni na szerokości wynikającej z zakresu robót torowych i zachowywaniu – utrzymaniu pochylenia poprzecznego jezdni z wymianą krawężnika betonowego bezpośrednio przy torowisku i odtworzeniem nawierzchni asfaltowej chodnika. W rejonie jezdni ronda nastąpi odtworzenie konstrukcji nawierzchni drogowej z lokalną wymianą krawężników.

Wykonawstwo robót (technologia i organizacja) wynikać będzie z geometrii istniejącego układu drogowego, zakresu robót i projektowanej organizacji ruchu. Łącznie z przebudową konstrukcji i geometrii torowiska tramwajowego planowana jest przebudowa i zabezpieczenie infrastruktury kolidującej (kanalizacja, wodociągi, sieci gazowe, teletechniczne i energetyczne), odtworzenie nawierzchni drogi w strefie styku z projektowanym torowiskiem, zabezpieczenie i przebudowa infrastruktury lokalizowanej obecnie w obszarze robót.

3.2. Układ torów w planie

Geometrię toru w planie w sposób ścisły powiązano z istniejącą geometrią ulicy S. Małachowskiego i istniejącą zabudową. Łuki poziome projektowano dla zmniejszenia oddziaływań kinematycznych w punktach styku prostych z łukami i wykonania ramp przechyłkowych w układzie z krzywymi przejściowymi jako parabolą trzeciego stopnia o długościach i promieniach dostosowanych do przyjętych parametrów kinematycznych przy minimalnym dopuszczalnym przez Zamawiającego promieniu łuku poziomego równym 25,0m. Przechyłkę w łukach dostosowano przeważnie do pochylenia poprzecznego jezdni ($h=15\text{mm}$, $i=1\%$). Pochylenie poprzeczne toru w torowisku „wspólnym” na odcinkach prostych wynosi 1%, co umożliwi szybsze odprowadzenie wód opadowych z powierzchni wypełnienia toru.

Szczegółowa geometrię torów zawarto w części rysunkowej.

Kilometraż toru przyjęto jako lokalny dla potrzeb realizacji inwestycji i wskazano w profilu podłużnym i planie wytyczenia.

3.3. Układ torów w profilu

Niweleta torów powiązana będzie ściśle z istniejącym układem drogowym i zabudową terenu.

Minimalne projektowane pochylenie podłużne występuje w rejonie łuku wyokrąglającego zakos profilu podłużnego na odcinku dojazdu do ronda. Maksymalne pochylenie podłużne wynosić będzie 1,3% w rejonie skrzyżowania ul. S. Małachowskiego z ul. Żurawią..

Minimalny promień łuku wyokrąglającego załom profilu podłużnego pokrywa się ze stanem istniejącym i wynosić będzie 10 000m (łuk wypukły) w rejonie ronda Gierka

3.4. Rozwiązanie konstrukcji nawierzchni toru

Konstrukcję nawierzchni przyjęto na podstawie wskazań Zamawiającego. Proponuje się rozwiązanie nawierzchni wg konstrukcji:

- tor z szyn rowkowych Ri60N z główką powierzchniowo utwardzaną termicznie o prześwicie 1435mm jako tor bezстыkowy (spoiny termitowe szlifowane pod stopką szyny dla właściwego ułożenia w kanałach płyt torowych) bez przyrządów wyrównawczych;
- w rejonie torowiska „wspólnego” płyta torowa prefabrykowana z betonu klasy B45 grubości 400mm dostosowana do proponowanego przytwierdzenia/mocowania szyn w technologii elastycznego mocowania szyn na bazie żywic poliuretanowych; długości płyt zależne lokalnie od geometrii toru.
- w rejonie torowiska wydzielonego podkłady z poziomą płaszczyzną podszynową – PST94 o rozstawie max.75cm, podsypka tłuczniowa ze skał twardych wg PN-B-11114:1996 II.2 o grubości przyzmy pod podkładem 0,25m z wypełnieniem przestrzeni powyżej poziomem podkładów warstwą kłińca porfirowego.
- podłoże szyn w torowisku wspólnym projektowane jako warstwa wyrównawcza z betonu B20 na podbudowie z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie wzmocnianego geosiatką i warstwą geowłókniny o grubości i parametrach wytrzymałościowych dostosowanych do istniejących warunków wodno-gruntowych przy oczekiwanym module odkształcenia na poziomie posadowienia płyty torowej $E_2=100\text{MPa}$.

Połączenie z istniejącą konstrukcją nawierzchni torów wykonane zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi.

Konstrukcja torowiska Ri60N/SB/PST/1435:

- szyna rowkowa Ri60N spawana termitowo jako tor bezстыkowy ze spoinami szlifowanymi z wklejonymi obustronnie do szyjki szyn bloczkami komórkowymi;
- przytwierdzenie sprężyste typu SB;
- przekładka podszynowa z polietylenu dostosowana do typu podkładów;
- podkład strunobetonowy PST bez pochyleń części podszynowej w rozstawie co 75cm;
- tłuczeń EN 13450: 2002, I.1 porfirowy, stabilizowany dynamicznie grubości w części podszynowej min. 0,25m;
- warstwa ochronna : kruszywo łamane z skał twardych 0/31,5 U>6;
- geowłóknina separacyjna;

Konstrukcja torowiska Ri60N/EMS/pref. torowa PŁYTA ŻELBETOWA/1435:

- szyna rowkowa Ri60N spawana termitowo jako tor bezстыkowy ze spoinami szlifowanymi z wklejonymi obustronnie do szyjki szyn bloczkami komórkowymi;
- mocowanie szyn w systemie elastycznego mocowania z wypełnieniem koryta tokowego w płycie torowej bez wkładek dystansowych i podszynowych materiałem zalewowym na bazie żywic poliuretanowych;
- prefabrykowana żelbetowa płyta torowa grubości 0,40m o długościach dobranych do geometrii torów;
- mata wibroizolacyjna;
- warstwa wyrównawcza z chudego betonu;
- warstwa wzmacniająca z mieszanki skał twardych 4(31,5)/50 U>5, $I_s>1,03$, grub. min. 0,40m stabilizowana dynamicznie wzmocniona geosiatką;
- geowłóknina separacyjna;

Konstrukcja nawierzchni rozjazdu nr 186 wg geometrii KT-201

- nawierzchnia - Ri60N/Skl-12/mocowanie śrubami halfen
- przekładka podszynowa polietylenowa,
- podkładka żebrowa PT-180,
- przekładka polietylenowa podpodkładowa,

- podrozdajdnica tramwajowa SPT-06,
- tłuczeń EN 13450: 2002, I.1 porfirowy, stabilizowany dynamicznie grubości w części podszykowej min. 0,25m;
- warstwa ochronna : kruszywo łamane z skał twardych 0/31,5 U>6;
- -geowłóknina separacyjna,
- -istniejące podtorze stabilizowane mechanicznie

Wypełnienie przestrzeni pomiędzy płytami torowymi wykonane zostanie zaprawą cementową min. 3:1. Uszczelnienia i wypełnienia wolnych przestrzeni wykonane zostaną w sposób trwały, zapobiegający filtracji wód opadowych w podłoże.

3.5. Odwodnienie toru

Odwodnienie torów realizowane będzie jak w stanie istniejącym poprzez odwodnienie drogi za pomocą wpustów ulicznych zlokalizowanych obustronnie przy krawędzi jezdni przy przejściu dla pieszych w rejonie skrzyżowania z ulicą I. Mościckiego oraz wpustu ulicznego w jezdni ronda.

3.5. Ograniczenie wpływu prądów błędzących

Projektowane torowisko „wspólne” poprzez zastosowanie mocowania szyn na bazie żywicy poliuretanowych zapewnia izolacyjność elektryczną.

Ograniczenie wpływu prądów błędzących należy wykonać wg sposobu i lokalizacji wskazanej w PN-K-92011:1998 oraz PN-E-05024:1992.

Szczegóły zabezpieczeń przedstawione zostaną w opracowaniu branżowym energetycznym.

3.6. Rozwiązanie urządzeń instalacji technicznych.

Na podstawie wywiadów branżowych stwierdzono w rejonie projektowanej inwestycji sieci uzbrojenia terenu.

Roboty ziemne w lokalizacji urządzeń podziemnych i uzbrojenia należy prowadzić ręcznie bez użycia sprzętu ciężkiego po sprawdzeniu lokalizacji sieci wykonując przekopy kontrolne.

Zasadniczo roboty ziemne proponowane w niniejszym projekcie nie wykraczają poza nawierzchnie i podbudowy istniejące.

Wykonawca robót przed przystąpieniem do robót winien dokładnie rozeznaczyć teren w porozumieniu z Właścicielami i Użytkownikami poszczególnych urządzeń i instalacji uzbrojenia podziemnego i proponować w przypadkach koniecznych sposób zabezpieczenia przed uszkodzeniem stosując właściwe zabezpieczenia.

Szczegóły rozwiązań projektowych przebudowy sieci i zabezpieczenia kolizji przedstawione zostały w opracowaniach branżowych stanowiących integralną część tego zadania inwestycyjnego.

4. Organizacja ruchu i urządzenia bezpieczeństwa ruchu

4.1 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome powinno być wykonane zgodnie z „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkami ich umieszczania na drogach” wg. Dz. U. nr 220 poz. 2181 z 2003r. Każdy materiał używany przez wykonawcę do poziomego znakowania dróg musi posiadać Aprobatę Techniczną. Materiały stosowane do znakowania nawierzchni nie powinny zawierać substancji zagrażających zdrowiu ludzi i powodujących skażenie środowiska.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu i innych osób znajdujących się na drodze oraz usprawnieniu ruchu pojazdów i ułatwieniu korzystania z drogi należy

odtworzyć istniejące poziome oznakowanie drogi:
znaki podłużne i poprzeczne,
znaki uzupełniające.

4.2 Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe zaprojektowano zgodnie ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkami ich umieszczania na drogach” wg Dz. U. nr 220 poz. 2181 z 2003 r.

Każdy materiał używany przez Wykonawcę do pionowego znakowania dróg musi posiadać Aprobatację Techniczną Instytutu Badawczego Dróg i Mostów.

Na ulicy zaprojektowano znaki drogowe małe (M) z folii odłaskowej typu 1 (za wyjątkiem znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b które należy wykonać z folii odblaskowej typu 2).

Znaki drogowe należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5m. Znaki drogowe należy umieszczać na wysokości 2,0m. W miejscach występowania ruchu pieszego znaki drogowe należy umieszczać na wysokości 2,2m.

Wielkość fundamentów pod znaki i konstrukcje wsporcze musi zapewnić trwałość zamocowania znaku oraz spełnić warunki przemarzania.

5. Wykaz uzgodnień i opinii

Lp	Nazwa	Znak pisma	Data	Uwagi
1	Urząd Miejski w Sosnowcu	WDR.II.7221.2.189.2011.GR	z dnia 15.12.2011 r.	ZATWIERDZENIE
2	Urząd Miejski w Sosnowcu	WDR.II.7221.28.2011.GR	z dnia 31.03.2011 r.	ZATWIERDZENIE
	Wydział Organizacji Zarządzania Drogami i Ruchem Drogowym ul. Mościckiego 14 41-200 Sosnowiec			
3	Urząd Miejski w Sosnowcu Wydział Organizacji Zarządzania Drogami i Ruchem Drogowym ul. Mościckiego 14 41-200 Sosnowiec	WDR.I.7221.12.2011.ED	z dnia 02.03.2011 r.	OPINIA
4	KMP w Sosnowcu Wydział Ruchu Drogowego ul. Piłsudskiego 2 41-200 Sosnowiec	Rd. 173/11	z dnia 10.02.2011 r.	OPINIA

URZĄD MIEJSKI

w Sosnowcu

woj. śląskie

Sosnowiec, dnia 15.12.2011r.

WDR.II.7221.2.189.2011.GR

WBP Zabrze Sp. z o.o.

ul. Pawliczka 25

41-800 Zabrze

Działając na podstawie art.10 ust.6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908 z późniejszymi zmianami), § 8 ust. 2 pkt 1 lit. a Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003r. Nr 177, poz. 1729) oraz Zarządzenia Nr 984 Prezydenta Miasta Sosnowca z dnia 9 listopada 2011r. w sprawie upoważnienia niektórych Zastępców Prezydenta oraz niektórych pracowników Urzędu Miejskiego w Sosnowcu do zatwierdzania albo opiniowania projektów organizacji ruchu – po rozpatrzeniu wniosku w sprawie zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu

zatwierdzam

projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Przebudowa linii tramwajowej w Sosnowcu na ul. Stanisława Małachowskiego odcinek od Ronda im. E. Gierka do ul. Ignacego Mościckiego”.

Termin wprowadzenia do: 30.09.2014r.

Do wiadomości:

1. Zarząd drogi
2. a/a

z up. Prezydenta Miasta
I Zastępcą Prezydenta

mgr Arkadiusz Chęciński

Zgodnie z § 12 ust.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003r. Nr 177, poz. 1729) „Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego Komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu”.

Projektowane oznakowanie winno spełniać wymagania zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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 ze zmianami).

Sosnowiec, dnia 31.03.2011r.

WDR.II.7221.2.28.2011.GR

WBP Zabrze Sp. z o.o.
ul. Pawliczka 25
41-800 Zabrze

Działając na podstawie art.10 ust.6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908 z późniejszymi zmianami), § 8 ust. 2 pkt 1 lit. b Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003r. Nr 177, poz. 1729) oraz Zarządzenia Nr 114 Prezydenta Miasta Sosnowca z dnia 17 lutego 2009r. w sprawie upoważnienia niektórych Zastępców Prezydenta oraz niektórych pracowników Urzędu Miejskiego w Sosnowcu do zatwierdzania albo opiniowania projektów organizacji ruchu – po rozpatrzeniu wniosku w sprawie zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu

zatwierdzam

projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Przebudowa linii tramwajowej w Sosnowcu na ul. Stanisława Małachowskiego odcinek od Ronda im. E. Gierka do ul. Ignacego Mościckiego”, z uwagą:

- umieścić przy ul. Stanisława Małachowskiego (przed skrzyżowaniem z ul. Henryka Sienkiewicza) znaki A-7 „ustąp pierwszeństwa” ze znakiem D-2 „koniec drogi z pierwszeństwem (po obu stronach jezdni) w odległości ok. 30-50 m od skrzyżowania pozostawiając istniejące znaki A-7 na skrzyżowaniu (bez znaku D-2).

Termin wprowadzenia do: 30.12.2011r.

PREZ. PREZYDENTA MIASTA
I ZASTĘPCA PREZYDENTA
mgr inż. Ryszard Łukawski

Do wiadomości:

1. Zarząd drogi
2. a/a

Zgodnie z § 12 ust.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003r. Nr 177, poz. 1729) „Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego Komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu”.

Projektowane oznakowanie winno spełniać wymagania zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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 ze zmianami).

Sosnowiec, dnia 02.03.2011r.

WDR.I.7221.12.2011.ED

WBP Zabrze Sp. z o.o.
ul. Pawliczka 25
41-800 Zabrze

OPINIA
Zarządu drogi

sporządzona na podstawie § 7 ust. 2 pkt. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177, poz. 1729).

Przedłożony „Projekt docelowej organizacji ruchu w związku z zadaniem inwestycyjnym pn.: *Przebudowa linii tramwajowej w Sosnowcu na ul. Stanisława Małachowskiego odcinek od Ronda im. E. Gierka do ul. Ignacego Mościckiego*” opiniuję pozytywnie z uwagami:

- zlikwidować znak D-1 przed skrzyżowaniem z ul. Władysława Warneńczyka na kierunku do ul. Ignacego Mościckiego oraz za skrzyżowaniem z ul. Władysława Warneńczyka na kierunku do ul. 1 Maja,
- zlikwidować znak D-2 na znaku F-10 natomiast umieścić go wraz ze znakiem A-7 przed skrzyżowaniem z ul. 1 Maja.

Niniejszą opinię wraz z 2 egz. projektu organizacji ruchu należy przedstawić do zatwierdzenia zarządzającemu ruchem.

Z upoważnienia
Prezydenta Miasta Sosnowca

NACZELNIK WYDZIAŁU
Organizacji Zarządzania Drogami
i Ruchem Drogowym

[Podpis]
mgr inż. Wojciech Guzik

Załącznik:

1. Projekt organizacji ruchu



**KOMENDA MIEJSKA POLICJI
W SOSNOWCU
WYDZIAŁ RUCHU DROGOWEGO**



41-200 Sosnowiec, ul. Piłsudskiego 2, tel. (32) 29 61 290, fax. (32) 29 61 294, e-mail: ruch-drogowy@sosnowiec.slaska.policja.gov.pl

Rd. 173/11

Sosnowiec, dnia 10. 02. 2011 r.

Egz. nr 1

**WBP Zabrze Sp. z o. o.
ul. Pawliczka 25
41-800 Zabrze**

Na podstawie § 7 ust. 2 punkt 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177 poz. 1729)

opiniuję pozytywnie

projekt docelowej organizacji ruchu dla zadania: „Przebudowa linii tramwajowej w Sosnowcu na ul. Małachowskiego. Odcinek od Ronda im. Gierka do ul. Mościckiego”.

Wyk. 2 egz.
egz. nr 1 - adresat
egz. nr - 2 a/a
opr. i wyk. podkom. G. Czernek

I ZASTĘPCA
KOMENDANTA MIEJSKIEGO POLICJI
W SOSNOWCU

ml.insp. mgr Marek ANDRZEJEWSKI