



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

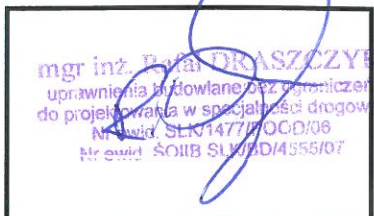
**Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej
w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą**

**Przebudowa torowiska w Sosnowcu na ul. J. Połsudskiego
oraz na skrzyżowaniu z ul. Jana Sobieskiego.**

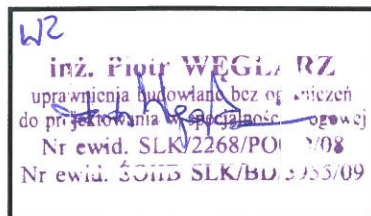
PROJEKT WYKONAWCZY

3. Tymczasowa organizacja ruchu

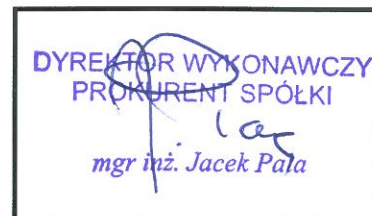
Projektant



Sprawdzający



Kierownik Projektu



Zamawiający

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

Zabrze dnia: lipiec 2012 r.

Umowa nr DO/202/09

SPIS TREŚCI

1. DANE OGÓLNE
 - 1.1 Zamawiający
 - 1.2 Przedmiot inwestycji
 - 1.3 Zakres i cel opracowania
2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO
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. Opis etapowania robót
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 7: „Przebudowa torowiska w Sosnowcu na ul. J. Piłsudskiego oraz na skrzyżowaniu z ul. Jan Sobieskiego”

1.3. Zakres i cel opracowania

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

Zakres opracowania określają załączone plany sytuacyjne.

Zakresem opracowania objęto odcinek linii tramwajowej nr 15 w rejonie skrzyżowania ulic J. Piłsudskiego Jana III Sobieskiego w Sosnowcu. Od torowiska wydzielonego w ciągu ulicy J. Piłsudskiego w rejonie skrzyżowania typu rondo ulic J. Piłsudskiego i Jana III Sobieskiego w Sosnowcu do przejścia linii dwutorowej w jednotorową.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Inwestycja realizowana jest w centrum miasta Sosnowca w dzielnicy „Śródmieście” w obszarze zabudowy wielorodzinnej. Istniejąca jednotorowa linia tramwajowa nr 15 jest jedną z głównych linii przebiegających przez miasto Sosnowiec. Przedmiotową linią kursuje tramwaj nr 15 łącząc miasto Sosnowiec z Katowicami.

Szerokość ul. Sobieskiego wynosi 10-10,5m przy lokalizowaniu toru (istniejąca linia jednotorowa) w pasie ruchu w kierunku Sosnowca przy założeniu budowy w przyszłości drugiego toru.

Ulica Jana III Sobieskiego jest ulicą jednoprzestrzenną, dwukierunkową, po jednym pasie ruchu w każdym kierunku, klasy technicznej Z o przekroju daszkowym.

Nawierzchnię ulicy stanowi nawierzchnia z betonu asfaltowego ze śladami remontów cząstkowych.

Odwodnienie ulicy i torowiska realizowane jest przez wpusty uliczne na odcinku od ulicy J. Piłsudskiego do skrzyżowania z ul. Regulacyjną.

W ulicy J. Piłsudskiego (poza jezdnią ronda) torowisko wykonane jest jako torowisko wydzielone klasyczne podsypkowe z szyn rowkowych na podkładach strunobetonowych.

W rejonie jezdni ronda w technologii „na boso” z pomostem z płyt EPT. Odgałęzienie torów w kierunku Katowic odbywa się przez rozjazd zwyczajny dwutorowy na podkładach drewnianych. W ulicy Jana III Sobieskiego do wysokości posesji nr 43 torowisko wykonane jest w technologii „na boso” z nawierzchnią pomostu z płyt EPT.

Przystanki „Sosnowiec Sobieskiego” w rejonie ronda wykonane są jako odseparowane bez wygradzenia i wiat przystankowych z dojściem dwupoziomowym przejściem podziemnym. Wysokość peronu do 10cm. Nawierzchnię platformy peronów stanowi warstwa betonu asfaltowego.

Na etapie projektowania nie uzyskano informacji o sposobie mocowania szyn do konstrukcji płyty stropowej przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowania Piłsudskiego Sobieskiego z uwagi na brak dostępu do dokumentacji archiwalnej i brak możliwości wykonania odkrywek.

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 torów w ulicy J. Piłsudskiego i Jana III Sobieskiego w Sosnowcu 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 torów i rozjazdów zgodnie z PN-K-92011:1998;
- moduł odkształcenia E_2 podłoża na poziomie posadowienia płyt żelbetowych 100MPa;
- $a_{\text{dop}}=0,6\text{m/s}^2$; $\Psi=0,5\text{m/s}^3$;
- skrajnia wg. PN-K-92009:1998, PN-K-92011:1998;
- rozstaw osi torów 2,90m na prostej;
- długość peronu netto 30,0m;
- szerokość peronu min. 3,50m;
- 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 peronów nie ulega zmianie.

Perony odseparowane z dojściem dwupoziomowym „Sosnowiec Sobieskiego” pozostają w istniejącej geometrii. Projektuje się obustronnie, zewnątrz przy każdym z torów bezpośrednio przy torowisku, perony dł. min. 30,0m o wyniesieniu krawędzi na wysokość 16cm ponad główkę szyny z dojściem dwupoziomowym jak w stanie istniejącym. Odległość krawędzi peronu od osi torów 1,25m na prostej. Nawierzchnię peronu stanowić będzie kostka betonowa (podwójne T) koloru czerwonego z wypełnieniem spoin piaskiem. Szerokość peronu dostosowana jest do istniejącego zagospodarowania terenu. Dla umożliwienia kontroli wsiadających pasażerów przez motorniczego z racji usytuowania peronu w łuku wypukłym projektuje się lustro obserwacyjne dla kierunku „Sosnowiec”.

Przebudowę układu drogowego przedstawiono w opracowaniu branży drogowej.

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 torów w planie w sposób ścisły powiązano z istniejącą geometrią ulic 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 ($h_{\min}=20\text{mm}$). 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.

Oś torów poprowadzono symetrycznie z osią istniejącą ulicy Jana III Sobieskiego.

Kilometraż torów 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.

Pochylenia podłużne torów przekraczają wartość 0,5%.

Minimalny promień łuku wyokrąglającego załom profilu podłużnego pokrywa się ze stanem istniejącym i wynosić będzie 1800m (łuk wypukły) w rejonie ronda.

3.4. Rozwiązanie konstrukcji nawierzchni toru

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

- tor z szyn rowkowych Ri60N 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 wzmacnianego geosiatką i warstwą geowłókniny o grubości i parametrach wytrzymałościowych dostosowanych do istniejących warunków wodno-gruntowych przy oczekiwanym module odkształcenia na poziomie posadowienia płyty torowej $E_2=100\text{MPa}$.

Szczegóły nawierzchni i lokalizację zabudowy przedstawiono w części rysunkowej. Połączenie z istniejącą konstrukcją nawierzchni torów wykonane zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi.

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 za pomocą wpustów ulicznych zlokalizowanych obustronnie przy krawędzi jezdni.

3.5. Ograniczenie wpływu prądów błędzących

Projektowane torowisko „wspólne” poprzez zastosowanie mocowania szyn na bazie żywic 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 zaproponować 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. OPIS ETAPOWANIA ROBÓT

Etap 1

Etap 1 stanowi przebudowę torowiska tramwajowego wbudowanego w prawej części jezdni ul. Sobieskiego (patrząc w kierunku Katowic). Długości remontowanego odcinka wynosi 70m. Zabezpieczenie miejsca robót polegać będzie na odgradzeniu go od ruchu zaporami U-20b oraz U-3d, a także tablicami kierującymi U-21a i U-21b. W celu ostrzeżenia kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniach należy w pierwszej kolejności umieścić znaki ostrzegawcze A-14 oraz w zależności od rodzaju zwężenia znaki A-12b lub A-12c.

Oprócz wymienionych znaków ostrzegawczych do oznakowania robót zastosowano również znaki B-33 z ograniczeniem prędkości do 30 km/h obejmujące cały zakres robót w etapie 1.

Ruch pojazdów w etapie 1 będzie odbywał się wahadłowo po lewej (wolnej od robót) części jezdni.

Po obu stronach remontowanego odcinka zabudowana zostanie akomodacyjna sygnalizacja świetlna. Zastrzega się jednak możliwość ręcznego prowadzenia ruchu w godzinach największego natężenia.

Na prowadzonym odcinku robót nie ma konieczności umieszczania oznakowania dla pieszych.

Etap 2

Etap 2 stanowi przebudowę torowiska tramwajowego wbudowanego w lewej części jezdni ul. Sobieskiego (patrząc w kierunku Katowic). Długości remontowanego odcinka wynosi 130m. Zabezpieczenie miejsca robót polegać będzie na odgradzeniu go od ruchu zaporami U-20b oraz U-20c oraz U-3d, a także tablicami kierującymi U-21a i U-21b. W celu ostrzeżenia kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniach należy w pierwszej kolejności umieścić znaki ostrzegawcze A-14 oraz w zależności od rodzaju zwężenia znaki A-12b lub A-12c.

Oprócz wymienionych znaków ostrzegawczych do oznakowania robót zastosowano również znaki B-33 z ograniczeniem prędkości do 30 km/h obejmujące cały zakres robót w etapie 2.

Ruch pojazdów w etapie 2 będzie odbywał się wahadłowo po prawej (wolnej od robót) części jezdni.

Po obu stronach remontowanego odcinka zabudowana zostanie akomodacyjna sygnalizacja świetlna. Zastrzega się jednak możliwość ręcznego prowadzenia ruchu w godzinach największego natężenia.

Ruch pieszy zostanie odgradzony od prowadzonych robót zaporami U-20c.

Etap 2a

Etap 2a stanowi frezowanie lewej strony nawierzchni dojazdu do ronda od strony ul. Sobieskiego. Długości frezowanego odcinka wynosi 30m. Zabezpieczenie miejsca robót polegać będzie na odgradzeniu go od ruchu zaporą U-20b oraz tablicami kierującymi U-21a. W celu ostrzeżenia kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniach należy w pierwszej

kolejności umieścić znak ostrzegawcze A-14 oraz znak A-12c.

Oprócz wymienionych znaków ostrzegawczych do oznakowania robót zastosowano również znaki B-33 z ograniczeniem prędkości do 30 km/h obejmujące cały zakres robót w etapie 2a. Na prowadzonym odcinku robót nie ma konieczności umieszczania oznakowania dla pieszych.

Etap 3

Etap 3 stanowi przebudowę torowiska tramwajowego wbudowanego w centralnej części jezdni ul. Sobieskiego przy wydzielonej z jezdni wyspie z przystankami tramwajowymi oraz na samej wyspie. Roboty będą także prowadzone na krawężniach jezdni wzdłuż wyspy – regulacja wysokości krawężników wraz z uzupełnieniem ubytków nawierzchni.

Długości remontowanego odcinka wynosi 80m. Zabezpieczenie miejsca robót polegać będzie na odgrodzeniu go od ruchu zaporą U-3c, a także tablicami kierującymi U-21a. W celu ostrzeżenia kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniach należy w pierwszej kolejności umieścić znaki ostrzegawcze A-14 oraz w zależności od rodzaju zwężenia znaki A-12b lub A-12c.

Oprócz wymienionych znaków ostrzegawczych do oznakowania robót zastosowano również znaki B-33 z ograniczeniem prędkości do 30 km/h obejmujące cały zakres robót w etapie 3.

Zabezpieczenie ruchu pojazdów w etapie 3 nie wymaga stosowania sygnalizacji świetlnej ani ręcznego sterowania ruchem.

W czasie robót zostaną wyłączone z użytku przystanki tramwajowe „Sosnowiec Sobieskiego”, w związku z czym schody prowadzące z tunelu na peron zostaną zasłonięte w sposób uniemożliwiający ruch pieszy i przedostawanie się zanieczyszczeń związanych z pracami remontowymi do tunelu.

Etap 4

Etap 4 stanowi przebudowę torowiska tramwajowego wbudowanego w prawej części jezdni ronda na skrzyżowaniu ul. Sobieskiego i ul. Piłsudskiego (patrząc w kierunku wiaduktu kolejowego) oraz na wydzielonej z jezdni wyspie z przystankami tramwajowymi.

Długości remontowanego odcinka wynosi 30m. Zabezpieczenie miejsca robót polegać będzie na odgrodzeniu go od ruchu zaporą U-3d, a także tablicami kierującymi U-21b (pierwsza tablica powinna być dodatkowo wyposażona w sygnał świetlny U-35). W celu ostrzeżenia kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniach należy w pierwszej kolejności umieścić znaki ostrzegawcze A-14 oraz znak A-12b.

Zabezpieczenie ruchu pojazdów w etapie 4 nie wymaga stosowania sygnalizacji świetlnej ani ręcznego sterowania ruchem, nie wymaga również ingerencji w istniejącą sygnalizację świetlaną zabudowaną na rondzie.

W czasie robót zostaną wyłączone z użytku przystanki tramwajowe „Sosnowiec Sobieskiego”, w związku z czym schody prowadzące z tunelu na peron zostaną zasłonięte w sposób uniemożliwiający ruch pieszy i przedostawanie się zanieczyszczeń związanych z pracami remontowymi do tunelu. W tunelu zostanie umieszczona również informacja, że najbliższy przystanek linii tramwajowej nr 15 znajduje się w odległości 450m w kierunku Katowic (przystanek Sosnowiec Brynica).

Etap 5

Etap 5 stanowi przebudowę torowiska tramwajowego wbudowanego w:

- lewej części jezdni ronda na skrzyżowaniu ul. Sobieskiego i ul. Piłsudskiego (patrząc w kierunku wiaduktu kolejowego);
- lewej części ronda na skrzyżowaniu ul. Sobieskiego i ul. Piłsudskiego (patrząc w kierunku ul. Kilińskiego z ul. Sobieskiego);
- na wydzielonej z jezdni wyspie środkowej ronda.

Długości remontowanego odcinka wynosi 70m. Zabezpieczenie miejsca robót polegać będzie na odgrodzeniu go od ruchu zaporami U-3c oraz U-20b, a także tablicami kierującymi U-21a i U-21b (pierwsze tablice powinny być dodatkowo wyposażone w sygnał świetlny U-35). W celu ostrzeżenia kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniach należy w pierwszej kolejności umieścić znaki ostrzegawcze A-14 oraz znak A-12c.

Zabezpieczenie ruchu pojazdów w etapie 5 nie wymaga stosowania sygnalizacji świetlnej ani

ręcznego sterowania ruchem, nie wymaga również ingerencji w istniejącą sygnalizację świetlaną zabudowaną na rondzie.

Na prowadzonym odcinku robót nie ma konieczności umieszczania oznakowania dla pieszych.

Etap 6

Etap 6 stanowi przebudowę torowiska tramwajowego wbudowanego w prawej części jezdni ronda na skrzyżowaniu ul. Sobieskiego i ul. Piłsudskiego (patrząc w kierunku ul. Kilińskiego z ul. Sobieskiego) oraz na wydzielonej torowisku tramwajowym w pasie dzielącym jezdnie ul. Piłsudskiego w kierunku wiaduktu kolejowego.

Długości remontowanego odcinka wynosi 70m. Zabezpieczenie miejsca robót polegać będzie na odgrodzeniu go od ruchu zaporami U-3d i U-20b, a także tablicami kierującymi U-21b (pierwsza tablica powinna być dodatkowo wyposażona w sygnał świetlny U-35). W celu ostrzeżenia kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniami należy w pierwszej kolejności umieścić znaki ostrzegawcze A-14 oraz znak A-12b.

Zabezpieczenie ruchu pojazdów w etapie 6 nie wymaga stosowania sygnalizacji świetlnej ani ręcznego sterowania ruchem, nie wymaga również ingerencji w istniejącą sygnalizację świetlaną zabudowaną na rondzie.

Na prowadzonym odcinku robót nie ma konieczności umieszczania oznakowania dla pieszych.

Etap 7

Etap 7 stanowi roboty związane z ułożeniem szyn we wcześniej przygotowanych płytach prefabrykowanych wbudowanych w jezdnię ronda na skrzyżowaniu ul. Sobieskiego i ul. Piłsudskiego (patrząc w kierunku wiaduktu kolejowego) oraz na wydzielonej z jezdni wyspie środkowej ronda. Prace zostaną wykonane w godzinach nocnych lub w dzień wolny od pracy. Zamknięcie jezdni ul. Piłsudskiego nie przekroczy 8 godzin.

Długości remontowanego odcinka wynosi 45m. Zabezpieczenie miejsca robót polegać będzie na odgrodzeniu go od ruchu zaporą U-3c ze znakiem B-1, a także tablicami kierującymi U-21a wyposażonymi w sygnał świetlny U-35. W celu ostrzeżenia kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniami należy w pierwszej kolejności umieścić znaki ostrzegawcze A-14 oraz tablice ze schematem objazdu dla kierowców poruszających się z ul. Kilińskiego i Piłsudskiego (z kierunku DK 86).

W etapie 7 wyznaczono objazd dla pojazdów jadących:

- z ul. Kilińskiego na ul. Piłsudskiego - lewoskręt w kierunku wiaduktu kolejowego);
- z ul. Piłsudskiego – prosto pod wiadukt kolejowy.

Kierowcy z obu ww. kierunków zostaną poprowadzeni na ulicę Sobieskiego, gdzie za wydzieloną z jezdni wyspą z przystankami tramwajowymi, skręcając w lewo i zawrócą w kierunku ronda. Relacja ta będzie miała pierwszeństwo w stosunku do kierowców nadjeżdżających ul. Sobieskiego z Katowic. Kierowcy jadący ulicą Sobieskiego z kierunku od Katowic zostaną poinformowani o zmianie organizacji ruchu, a w rejonie samej wyspy zostanie umieszczony znak B-20 z sygnalizatorem świetlnym U-35a. Ponieważ prace będą wykonywane w godzinach nocnych sygnalizacja świetlna zostanie przełączona na czas wykonywania prac na tryb nocny – światło żółte pulsujące.

Na prowadzonym odcinku robót nie ma konieczności umieszczania oznakowania dla pieszych.

Etap 8

Etap 8 stanowi roboty związane z ułożeniem szyn na wcześniej przygotowanych płytach prefabrykowanych wbudowanych w jezdnię ronda na skrzyżowaniu ul. Sobieskiego i ul. Piłsudskiego (na jezdni między ul. Sobieskiego a ul. Kilińskiego) oraz na ułożeniu nawierzchni asfaltowej. Ze względu na fakt, że układane szyny stanowią część rozjazdów tramwajowych wymagane jest 48 godzinne zamknięcie jezdni. Prace rozpoczną się w piątek w godzinach wieczornych i skończą w poniedziałek we wczesnych godzinach porannych.

Długości remontowanego odcinka wynosi 70m. Zabezpieczenie miejsca robót polegać będzie na odgrodzeniu go od ruchu zaporą U-3c ze znakiem B-1 oraz sygnałami świetlnymi U-35. W celu ostrzeżenia kierujących o robotach i związanych z nimi utrudnieniami należy w pierwszej kolejności umieścić znaki ostrzegawcze A-14 oraz tablice ze schematem objazdu dla kierowców poruszających się z ul. Sobieskiego i Piłsudskiego (z kierunku DK 86).

W etapie 8 wyznaczono objazd dla pojazdów przez ulice Piłsudskiego do skrzyżowania z ul. Warszawską, przez rondo na skrzyżowaniu ulic Warszawskiej i Szklarnianej, a następnie ponownie ul. Piłsudskiego do ul. Kilińskiego. Część autobusów może już zawrócić na skrzyżowaniu ulic Warszawskiej i Piłsudskiego. Należy zwrócić uwagę, że z proponowanego objazdu będą korzystać praktycznie wyłącznie kierowcy, którzy chcą się dostać na ul. Kilińskiego.

Zabezpieczenie ruchu pojazdów w etapie 8 nie wymaga stosowania sygnalizacji świetlnej ani ręcznego sterowania ruchem, nie wymaga również ingerencji w istniejącą sygnalizację świetlaną zabudowaną na rondzie.

Na prowadzonym odcinku robót nie ma konieczności umieszczania oznakowania dla pieszych.

5. Wykaz uzgodnień i opinii

Lp	Nazwa	Znak pisma	Data	Uwagi
1	Urząd Miejski w Sosnowcu Wydział Organizacji Zarządzania Drogami i Ruchem Drogowym ul. Mościckiego 14 41-200 Sosnowiec	WDR.II.7221.2.42.2011.GR	z dnia 19.04.2011 r.	ZATWIERDZENIE
2	Urząd Miejski w Sosnowcu Wydział Organizacji Zarządzania Drogami i Ruchem Drogowym ul. Mościckiego 14 41-200 Sosnowiec	WDR.I.7221.16.2011.ED	z dnia 07.03.2011 r.	OPINIA
2	KMP w Sosnowcu Wydział Ruchu Drogowego ul. Piłsudskiego 2 41-200 Sosnowiec	Rd. 1082/11	z dnia 03.03.2011 r.	OPINIA
3	Tramwaje Śląskie S.A. ul. Inwalidzka 5 41-506 Chorzów	MAO/JRP/927/10	z dnia 27.12.2010 r.	UZGODNIENIE

WDR.II.7221.2.42.2011.GR

Sosnowiec, dnia 19.04.2011r.

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 czasowej zmiany organizacji ruchu

zatwierdzam

projekt czasowej zmiany organizacji ruchu dla zadania pn.: „Przebudowa torowiska tramwajowego na ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego oraz na skrzyżowaniu z ul. Jana Sobieskiego w Sosnowcu”, z uwagami:

- podczas prowadzenia prac wg etapu 2 należy utrzymać dojazd do Komisariatu I Policji od strony ul. Jana Sobieskiego przez ul. Przejazd (znak D-21a ustawić przy skrzyżowaniu w/w ulic). Dodatkowo przy ul. Przejazd ustawić znak C-4 „nakaz jazdy w lewo za znakiem”,
- w etapie 6 zlikwidować znak C-9 z zapory U-3c,
- w etapie 6 i 8 znaki C-2 i C-4 umieścić pod znakami A-7 i B-20.

Termin wprowadzenia do: 31.12.2012r.

Do wiadomości:

1. Zarząd drogi
2. a/a

2. UP. PREZYDENTA MIASTA
I ZASTĘPCA PREZYDENTA

mgr inż. Ryszard Łukawski

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 07.03.2011r.

WDR.I.7221.16.2011.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 czasowej zmiany organizacji ruchu w związku z zadaniem inwestycyjnym pn.: *Przebudowa torowiska tramwajowego na ul. Marsz. Józefa Piłsudskiego oraz na skrzyżowaniu z ul. Jana Sobieskiego w Sosnowcu*” opiniuję pozytywnie.

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. 1082/11

Sosnowiec, dnia 03. 03. 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 zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177 poz. 1729)

opiniuję pozytywnie

projekt tymczasowej organizacji ruchu dla zadania: „Przebudowa torowiska tramwajowego na ul. Marsz. Józefa Piłsudskiego oraz na skrzyżowaniu z ul. Jana Sobieskiego”.

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
mgr Insp. mgr Marek ANDRZEJEWSKI



TRAMWAJE ŚLĄSKIE S.A.

41-506 Chorzów, ul. Inwalidzka 5
tel.: 32 246 60 61, 32 246 60 64, 32 246 60 65
fax: 32 251 00 96
www.tram-silesia.pl
NIP: 634-01-25-637 REGON: 270561663

Sekretariat Zarządu
tel.: 32 251 27 87
fax: 32 251 00 96

Centralna Dyspozytornia
Ruchu
tel.: 32 251 90 39
fax: 32 202 41 09

Centralna Dyspozytornia
Mocy
tel.: 32 202 41 06
fax: 32 202 41 09

Rejon Nr 1 Będzin
ul. Piastowska 29
42-500 Będzin
tel.: 32 267 40 16
fax: 32 267 70 32

Rejon Nr 2 Katowice
ul. 1-go Maja 152
40-237 Katowice
tel.: 32 256 36 61
fax: 32 270 37 02

Rejon Nr 3 Bytom
ul. Drzewna 2
41-935 Bytom
tel.: 32 286 52 91
fax: 32 289 13 87

Rejon Nr 4 Gliwice
ul. Chorzowska 150
44-100 Gliwice
tel.: 32 270 43 11
fax: 32 270 37 02

Zakład Usługowo Remontowy
w Chorzowie
ul. Inwalidzka 5
41-506 Chorzów
tel.: 32 246 42 81
fax: 32 246 40 34

ING Bank Śląski S.A.
o/Katowice
98105012141000000700013782

Bank Pekao S.A.
o/Gliwice
23124042721111000048396893

Tramwaje Śląskie
Spółka Akcyjna
z siedzibą w Chorzowie,
wpisana do
Krajowego Rejestru Sądowego
przez Sąd Rejonowy
w Katowicach
VIII Wydział Gospodarczy
pod nr KRS 0000145278,
o kapitale zakładowym
wynoszącym 108.270.000 PLN
Kapitał zakładowy Spółki został
pokryty w całości.

Chorzów, 27.12.2010r.

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

MAO/JRP/ 927 /10

dotyczy: tymczasowej organizacji ruchu tramwajowego

W odpowiedzi na pismo znak Ze-3984BC/KP1/3610/11/2010 z dnia 29.11.2010r. informujemy, że uzgadniamy pozytywnie projekty wykonawcze tymczasowej organizacji ruchu tramwajowego dla odcinków:

- ul. Piłsudskiego w Sosnowcu,
- ul. Sobieskiego w Sosnowcu,
- ul. Małachowskiego w Sosnowcu,
- ul. Jagiellońskiej, Zabrzeńskiej i Łagiewnickiej w Bytomiu.

Jednocześnie informujemy, że w przypadku przebudowy wiaduktu nad rzeką Brynicą, która skutkuje koniecznością wstrzymania ruchu tramwajowego według przedstawionej tymczasowej organizacji ruchu, istnieje możliwość uruchomienia komunikacji tramwajowej w ograniczonym zakresie przy wykorzystaniu taboru dwukierunkowego.

DYREKTOR
ds. Rozwoju i Inwestycji

Szczepan Wodniok

Kopia:
WR, JRP a/a