

SPIS ZAWARTOŚCI:

- 1. CZĘŚĆ OPISOWA**
- 2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

CZEŚĆ OPISOWA

SPIS TREŚCI:

1. PRZEDMIOT PROJEKTU	5
2. PODSTAWA OPRACOWANIA	5
3. ZAKRES OPRACOWANIA	5
4. CHARAKTERYSTYKA RUCH	6
5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	6
6. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO	6
A. PRZYJĘTE PARAMETRY PROJEKTOWE.....	6
B. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE	6
C. ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE	7
7. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU	7
A. OZNAKOWANIE PIONOWE	7
B. OZNAKOWANIE POZIOME	7
C. ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	7
8. TERMIN REALIZACJI PROJEKTU.....	7
9. ZALECENIA I UWAGI OGÓLNE.....	8
10. USTOSUNKOWANIE SIĘ DO UZYSKANYCH OPINII.....	9

1. PRZEDMIOT PROJEKTU

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na węźle Biezanów autostrady A4 poprzez przebudowę łącznicy relacji Katowice-Warszawa polegającą na poszerzeniu do dwóch pasów ruchu”.

Lokalizację i zakres zamierzenia inwestycyjnego przedstawiono na rysunku nr 1 „ORIENTACJA”.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowy nr I/364/ZI/KP-10/2025 zawarta dnia 31.10.2025 r. pomiędzy GDDKiA o/Kraków, a Pracownią Inżynierską Klotoida;
- Podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022, poz. 1518 z późn. zmianami);
- 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. 2016 poz. 314);
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z późn. zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2019 poz. 2311 z późn. zmianami);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2025 poz. 889 z późn. zmianami);
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. prawo budowlane (Dz. U. 2025 poz. 418 J.T. z późn. zmianami);
- Ustawa z dnia 20.06.1997 r. prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2024 poz. 1251 z późn. zmianami);

3. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres niniejszego opracowania obejmuje roboty budowlane odbywające się w granicach istniejącego pasa drogowego autostrady A4 (węzeł Biezanów) polegające na wykonaniu:

- remontu nawierzchni istniejącej jezdni łącznicy relacji Katowice – Warszawa na odcinku od km 0+341,14 do km 0+723,79 polegający na wymianie w-wy ścieralnej nawierzchni drogi;
- przebudowy istniejącego odwodnienia wewnątrz węzła Biezanów polegającej na rozbiórce istniejącego rowu drogowego na odcinku od 0+500,00 do km 0+669,00, a następnie budowie nowego układu rowów szczelnych na odcinku od km 0+500,00 do km 0+638,48;
- rozbiórki istniejącego nasypu drogi, a następnie wykonaniu nowego nasypu (wraz z nawierzchnią jezdni i innymi niezbędnymi elementami) w zakresie poszerzenia jezdni łącznicy Katowice – Warszawa tj. od km 0+500,00 do km 0+706,46;
- przebudowy istniejącej ścianki czołowej przepustu w km 0+593,14.

4. CHARAKTERYSTYKA RUCH

Natężenie ruchu pojazdów wg GPR 2025 na odcinku A4 w. Kraków Wieliczka – w. Kraków Bieżanów wynosiło 87 083 poj./dobę. Na odcinku S7 w. Kraków Przewóz – w. Kraków Bieżanów 49 581 poj./dobę.

5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie łącznicy relacji Katowice – Warszawa w węźle Bieżanów autostrady A4. Węzeł Bieżanów to połączenie autostrady A4 z drogą ekspresową S7. W stanie istniejącym łącznica relacji Katowice – Warszawa posiada przekrój P3 (dwa pasy ruchu + pobocze utwardzone). Łącznica przebiega w łuku poziomym na końcu którego łączy się z jednopasową łącznicą (P1) relacji Rzeszów – Warszawa. Przed miejscem połączenia łącznica relacji Katowice – Warszawa zostaje organizacją ruchu zawężona do jednego pasa ruchu. Po połączeniu się obu łącznic jezdnia posiada dwa pasy ruchu aż do końca zakresu łącznic gdzie płynnie przechodzą one w trzy pasowy przekrój drogi ekspresowej S7. Całość odcinka przebiega w stosunkowo wysokim nasypie. Od strony zewnętrznej jezdni znajdują się ekrany akustyczne. Po obu stronach drogi występują bariery ochronne. Odwodnienie realizowane poprzez ścieki trójkątne z odprowadzeniem poprzez wpusty i przykanaliki do szczelnych rowów i dalej po podczyszczeniu do odbiornika poprzez zbiornik retencyjny.

W ciągu łącznicy występuje ograniczenie prędkości do 70km/h.

6. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

a. Przyjęte parametry projektowe

- kategoria/klasa drogi: łącznica typu P3
- droga: jednojezdniowa, dwupasowa z pasem włączania
- prędkość do projektowania projektowa: $V_{dp}=50$ km/h
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m,
- szerokość jezdni zmienna: min. 10,50 m + obustronne opaski bitumiczne 0,50m,
- szerokość pobocza gruntowego: 1.50 m,
- kategoria ruchu: KR 6,
- skrajnia pionowa: 4,70 m.

b. Rozwiązania sytuacyjne

Zaproponowane rozwiązanie zakłada utrzymanie dwóch pasów ruchu na relacji Katowice – Nowa Huta oraz jednego pasa ruchu na relacji Rzeszów – Nowa Huta. W tym celu wprowadzono zmianę przebiegu końcowego osi łącznicy Katowice – Nowa Huta tak aby lewy pas łącznicy wprowadzić do skrajnego lewego pasa ruchu na odcinku szlakowym drogi ekspresowej nr S7. Pas włączania łącznicy Rzeszów – Nowa Huta przechodzi natomiast płynnie w pas skrajny prawy drogi ekspresowej nr S7. W efekcie odcinek połączenia obu łącznic zakłada trzy pasy ruchu o szerokości 3,50m każdy. Po obu stronach drogi zastosowano opaskę bitumiczną o szerokości 0,50m. Całość niezbędnego poszerzenie jezdni została wykonana do wewnątrz przekroju drogi kosztem istniejącego pasa dzielącego. Z uwagi na warunki widoczności na zatrzymanie na łuku poziomym odcinek objęty opracowaniem wymaga wprowadzenia ograniczenia prędkości do prędkości $V=50$ km/h.

Odcinek poszerzenia korpusu drogi rozpoczyna się w km 0+513,78 a kończy w km 0+706,46. W ramach zadania na odcinku od km 0+341,14 do km 0+723,79 (od dylatacji

do dylatacji obiektów) przewiduje się wymianę warstwy ścieralnej poprzez sfrezowanie istniejącej w-wy ścieralnej i wykonanie w jej miejsce nowej w technologii jak dla przyjętej konstrukcji nawierzchni dobudowywanego odcinka drogi.

c. Rozwiązania wysokościowe

Rozwiązania wysokościowe zostały dowiązane do stanu istniejącego zarówno pod względem profilu podłużnego jak i pochylenia poprzecznego jezdni.

7. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

a. Oznakowanie pionowe

Oznakowanie pionowe i poziome dla przedmiotowego odcinka należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2310) z uwzględnieniem Załączników nr 1–4 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 (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.).

Znaki pionowe na łącznicy należy wykonać z grupy wielkości średnie.

W ramach niniejszego opracowania zaprojektowano nowe znaki D-7 oraz D-10 lokalizując je na końcu łącznicy autostradowej. Z uwagi na ograniczoną widoczność na zatrzymanie (ekrany akustyczne) na łuku poziomym, w rejonie km 0+450 zastosowano ograniczenie prędkości do 50km/h, które odwołano na końcu łącznicy, a początku drogi ekspresowej S7.

b. Oznakowanie poziome

W ramach niniejszego opracowania zlikwidowano pas włączania i pozostawiono dwa pasy na łącznicy relacji Katowice – Warszawa. Oznakowanie poziome dostosowano do obowiązującej prędkości na drodze. Wszystkie linie oznakowania poziomego na drodze głównej oraz na skrzyżowaniach należy wykonać jako linie grubowarstwowe pełne. Oznakowanie krawędziowe należy wykonać jako wibroakustyczne.

c. Elementy bezpieczeństwa ruchu

Bariery ochronne zostały zaprojektowane zgodnie z polską normą PN-1317-2 oraz obowiązującymi „Wytycznymi stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych”. Dodatkowo bariery należy wyposażyć w punktowe elementy odblaskowe U-1c.

Zaprojektowano bariery o następujących parametrach:

- poziom powstrzymania – H2,
- szerokość pracująca – W3
- poziom intensywności – A

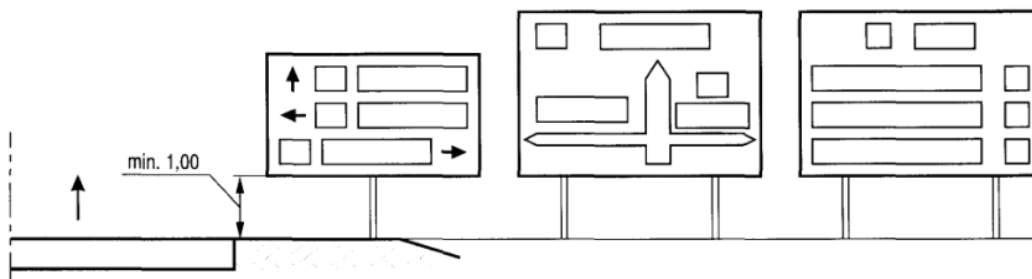
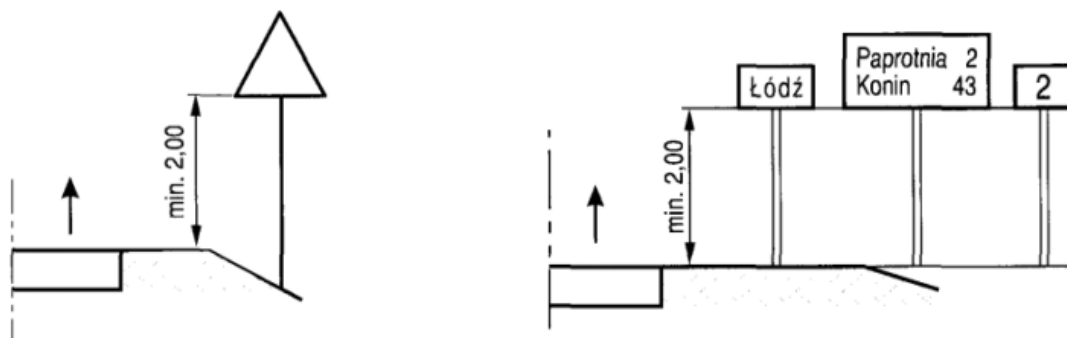
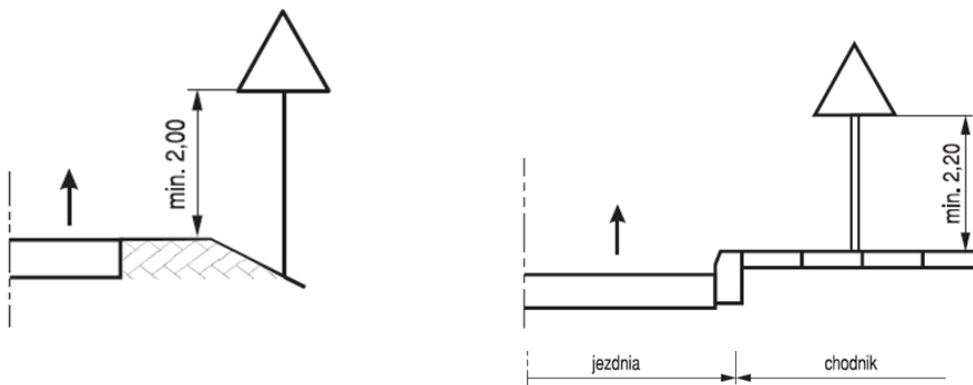
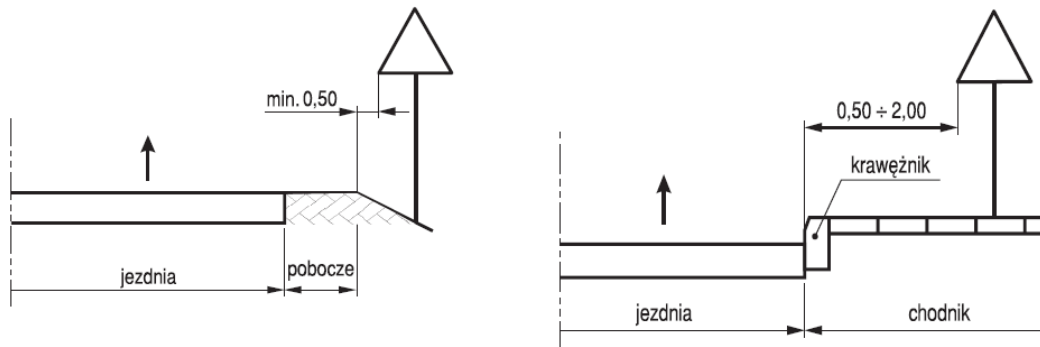
Z uwagi na poszerzenie jezdni zaprojektowano nowe tablice prowadzące U-3a oraz słupki U-1b.

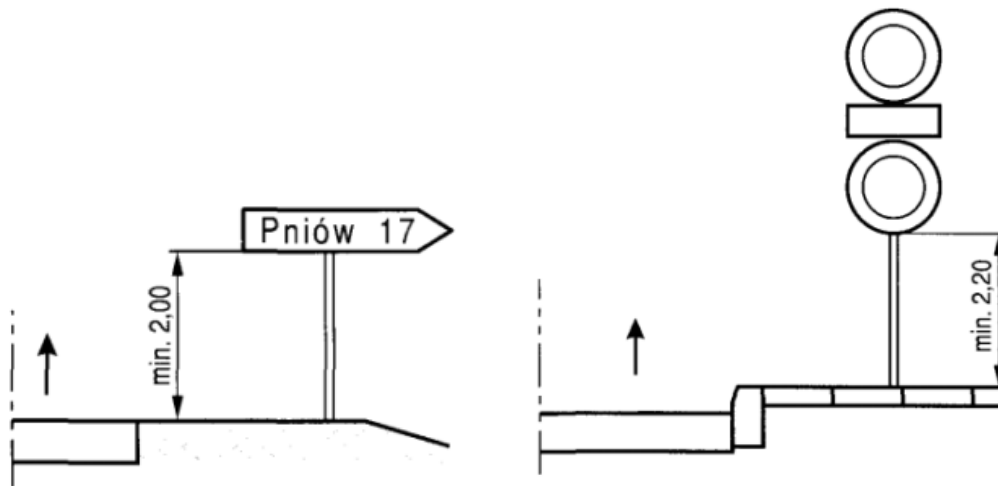
8. TERMIN REALIZACJI PROJEKTU

Orientacyjny czas wprowadzenia zmian stałej organizacji ruchu wynikających z przedmiotowego opracowania – 2027 rok.

9. ZALECENIA I UWAGI OGÓLNE

Oznakowanie (wielkości znaków, wysokość ich umieszczania, odległość od krawędzi drogi) należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami przede wszystkim z zachowaniem skrajni poziomej i pionowej.





10. USTOSUNKOWANIE SIĘ DO UZYSKANYCH OPINII

Dla projektu uzyskano opinie Komendy Wojewódzkiej Policji (pismo AR.5321.720.2026.MM z dn. 6 maja 2026 r.). W odpowiedzi na zgłoszoną uwagę wyjaśnia się, że warunki widoczności na zatrzymanie (z uwagi na zbliżenie do bariery ochronnej) na łuku drogi uniemożliwiają dopuszczenie wyższej prędkości poruszania się pojazdów.

CZEŚĆ RYSUNKOWA