

**OPIS TECHNICZNY**  
**do projektu stałej organizacji ruchu w związku z zadaniem:**  
**„Przebudowa pasa drogi wewnętrznej w m. Tarnowa”.**

**1. Podstawa opracowania**

Opracowanie projektu nastąpiło na podstawie umowy z Zamawiającym Gminą Rakoniewice.

**2. Dane do projektowania**

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500.
- 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. 2003 nr 177 poz. 1729 z późn. zm.)
- Rozporządzenie 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002 nr 170 poz. 1393 z późn. zm.).
- Wizja lokalna w terenie.
- Uzgodnienia z Zamawiającym.

**3. Termin wprowadzenia i ważności stałej organizacji ruchu**

- Projekt stałej organizacji ruchu należy wprowadzić do dnia 31.12.2025 r.
- Ważność projektu stałej organizacji ruchu do dnia 31.12.2025 roku. lub zgodnie z decyzją Zamawiającego i zatwierdzeniem.
- Wprowadzający organizację ruchu, zawiadomi strony o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

**4. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest zmiana stałej organizacji ruchu w związku z zadaniem pt. „**Przebudowa pasa drogi wewnętrznej w m. Tarnowa**” realizowanego w celu:

- Usprawnienia komunikacji w obrębie objętego obszaru.
- Podniesienia poziomu bezpieczeństwa na projektowanych obiektach dla wszystkich użytkowników ruchu w relacjach kolizyjnych.
- Zwiększenia bezpieczeństwa ruchu dla strumienia pieszego, spowolnienie prędkości ruchu pojazdów.
- Minimalizacji szkodliwego działania na środowisko poprzez minimalizację emisji spalin powodowanego strumieniami ruchu samochodowego.
- Minimalizacji zużycia paliw i innych kosztów przejazdów.

- Sterowania ruchem z zastosowaniem priorytetu zachowania maksymalnej płynności ruchu i przepustowości dla projektowanego obszaru pasa drogowego.

## 5. Charakterystyka drogi i warunki ruchu

Budowa drogi wewnętrznej obejmuje obszar wskazany na planie sytuacyjnym. Przekrój drogowy istnieje, jako jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu 1x2.

- |  |  |
|--|--|
| ▪ klasa techniczna drogi                       | D - wewnętrzna                               |
| ▪ prędkość projektowana dla drogi wojewódzkiej | V <sub>p</sub> =30 km/h                      |
| ▪ kategoria ruchu dla jezdni                   | KR2  |
| ▪ szerokość jezdni                             | 3,50 - 5,00 m                                |
| ▪ rodzaj nawierzchni jezdni                    | min.-asf.                                    |
| ▪ szerokość zjazdów                            | min. 3,50 m                                  |
| ▪ odwodnienie                                  | powierzchniowe do poboczy, terenów zielonych |

## 6. Inwentaryzacja oznakowania istniejącego

Zgodnie z planem sytuacyjnym stałej organizacji ruchu projektowane istniejące oznakowanie zostało oznaczone przedrostkiem „istn” lub zostało opisane na legendzie na planie sytuacyjnym, jako np. nadanie danego koloru czy symbolu.

## 7. Plan stałej organizacji ruchu

Zgodnie z planem sytuacyjnym stałej organizacji ruchu projektowane istniejące oznakowanie zostało oznaczone przedrostkiem „istn” lub zostało opisane na legendzie na planie sytuacyjnym, jako np. nadanie danego koloru czy symbolu.

- Oznakowanie pionowe należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003 roku Nr 220 poz. 2181 wraz ze zm.).
- Wszystkie nowe tablice, zaprojektowane w niniejszym opracowaniu, należy wykonać, jako odblaskowe – folia II generacja w celu zwiększenia widzialności oznakowania – zgodnie z dokumentacją przetargową. Zastosować wielkość tarcz zgodną z ustaleniami z Zamawiającym.
- Pokazane na rysunku i schemacie znaki należy wstawiać w miejscach, gdzie będą dobrze widoczne i same nie będą ograniczały widoczności.
- Lokalizację znaków i tablic podaną na planach sytuacyjnych należy traktować, jako orientacyjną z tolerancją praktycznego przesunięcia rzędu kilku metrów. Taka zmiana przesunięcia lokalizacji znaków, jest zmianą nieistotną i nie wymaga zmiany projektu stałej organizacji ruchu i jej zatwierdzenia.
- Wysokość umieszczania znaków należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych

dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003 roku Nr 220 poz. 2181 wraz ze zm.).

- Całość robót prowadzonych w pasie drogowym należy wykonać zgodnie z obowiązującymi Rozporządzeniami Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dziennik Ustaw Nr 177 poz. 1729), Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003 roku Nr 220 poz. 2181) oraz na podstawie przedmiotowego projektu.
- Słupek do znaku drogowego z rur stalowych, ocynkowany wraz z niezbędnymi mocowaniami i fundamentem. Zastosować słupkę z wygiętym ramieniem lub wysięgnikiem, konstrukcją wsporczą w przypadku braku skrajni, lub odpowiedniej odległości. Wysokość słupka zgodna z przepisami w zależności od zestawu tarcz.
- Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii zgodnej z przedmiarem robót.
- Oznakowanie istniejące pionowe w obrębie budowy i do 50 m przed i za należy wymienić na nowe (tylko to oznakowanie, które będzie zniszczone, słabowidoczne lub kolidujące z projektowanym).
- Oznakowanie istniejące poziome w obrębie budowy i do 50 m przed i za należy odmalować na nowe (tylko to oznakowanie, które będzie zniszczone, słabowidoczne lub kolidujące z projektowanym). Istniejące oznakowanie poziome będące w kolizji z projektowanym należy trwale usunąć (wyfrezować).
- Należy zamontować antypoślizgowe perforowane płytki lub kostkę chodnikową betonową tzw. "STOP" w miejscach zatrzymania lub oczekiwania pieszych, przy krawężniach przejść dla pieszych. Nawierzchnia ta stworzona jest głównie z myślą o niepełnosprawnych i ostrzega o niebezpieczeństwie nagłego wtargnięcia na jezdnię. Specjalne wypustki, odczuwalne są pod obuwie, ułatwią one osobom niewidomym zachowanie ostrożności w poruszaniu się po przedmiotowym terenie. Żółta barwa płytki sprawia, iż komfortowo będzie się z niej korzystać także osobom niedowidzącym.
- Geometria pasa drogowego ulega zmianie i jest zgodna z geometrią pasa drogowego zamieszczoną na rysunkach w projekcie budowlanym. Brak obecnie istniejącej sygnalizacji świetlnej dla obszaru objętego robotami budowlanymi.
- Projekt czasowej organizacji ruchu na czas wykonywania robót jest po stronie Wykonawcy.
- Dokumentację techniczną sporządzono na aktualnej mapie do celów projektowych.

Sporządziła  
mgr inż. Barbara Kosmacz