

WT.RIO.422.1.2024.MO

Kielce, dn. 26.03.2024 r.

**Miejski Zarząd Dróg w Kielcach
Wydział Przygotowania Inwestycji
w/m**

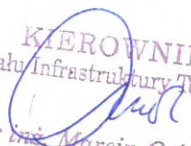
Warunki techniczne do projektowania dla inwestycji pn.: „Rozwijanie infrastruktury niskoemisyjnej poprzez budowę dróg dla rowerów oraz pieszych i rowerów na terenie miasta Kielce”

W projekcie należy przewidzieć:

- **Maszty sygnalizacyjne z wysięgnikami typu MSW:**
 - skrajnia pionowa 5,6 m,
 - II strefa obciążenia wiatrem,
 - zabezpieczenie antykorozyjne wewnątrz i na zewnątrz cynkowanie ogniowe,
 - fundament – konstrukcja stalowa do zabetonowania w kręgach betonowych betonem min. klasy B30 lub fundament prefabrykowany,
 - połączenie śrubowe kolumny masztu wysięgnika do fundamentu,
 - połączenie kołnierzowe, śrubowe ramienia wysięgnika do kolumny masztu które ma umożliwić obrót wysięgnika na czas przejazdu pojazdów nienormatywnych,
 - przy doborze konstrukcji wsporczych należy przyjąć minimum cztery komory sygnalizacyjne wraz z ekranami kontrastowymi szerokimi i znakami F-11.
- **Maszty sygnalizacyjne niskie typu MS:**
 - na fundamentach prefabrykowanych (połączenie śrubowe),
 - wysokość masztu musi zapewniać: mocowanie dwupunktowe latarni sygnalizacyjnych,
 - połączenie z kanalizacją z rur fi110,
 - umieszczenie głowicy kablowej wewnątrz masztu,
 - zabezpieczenie antykorozyjne jak w pkt. 1.
- **Kable sterownicze** typu YKSY dobrane do ilości grup sygnałowych i ilości przycisków dla pieszych umieszczone w osobnych kanalizacjach z rur.
Osobne kable dla zasilania sygnalizatorów i przycisków dla pieszych. Instalacja kablowa sterująca sygnalizatorami powinna być zamknięta w pierścieniu. W projekcie należy ująć wewnętrzną linię zasilającą pomiędzy układem pomiarowym a sterownikiem sygnalizacji świetlnej.
- **Przyciski dla pieszych:** sensorowe z potwierdzeniem 24V z materiału odpornego na uderzenia, z wyświetlanym napisem potwierdzenia o treści „Proszę czekać”
- Latarnie mocowane dwupunktowo ze źródłem światła LED z układem ściemniania. Sygnalizacja dla pieszych powinna współpracować z sygnalizacją akustyczną emitującą dźwięk w czasie sygnału zielonego. Sygnalizatory przewidziane w projekcie muszą być zgodne z normą PN-EN 12368:2009 oraz z Rozporządzeniem 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.

- Sygnałizatory akustyczne należy zaprojektować zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, w tym z ze zmianą rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2022 r. poz. 2377).
- Studnie betonowe wieloelementowe kablowe typu SK-1, SKR-1, (z pokrywami o nośności odpowiedniej do miejsca zabudowania).
- Schemat wykonawczy musi zawierać schemat ruchowy jednoznacznie określający podłączenia sygnalizatorów do zacisków sterownika i numery żył przypisane dla danych grup sygnalizacyjnych.
- Połączenia kablowe pomiędzy masztami zaprojektować w taki sposób, aby kable przechodziły przez studnie sygnalizacyjne.
- Soczewki w komorach sygnałowych przeznaczonych dla pojazdów powinny mieć średnice: 300 mm w przypadku sygnalizatorów kołowych; 200 mm w przypadku sygnalizatorów pieszych. Soczewki powinny mieć daszki ochronne osłaniające je przed kurzem, opadami atmosferycznymi i poglądem ze strony innych uczestników ruchu, dla których dany sygnał nie jest przeznaczony. Zaleca się aby wystająca część daszka miała długość co najmniej 200 mm. Zaleca się stosowanie soczewek przeciwodblaskowych. Należy rozważyć zastosowanie sygnalizatorów pomocniczych o średnicy 100mm. Zabrania się stosowania wspólnych komór pieszych i rowerowych
- Detekcję pojazdów realizować za pomocą pętli indukcyjnych, wideodetekcji obiektowej lub wielopasowych czujników radarowych.

KIEROWNIK
Wydziału Infrastruktury Technicznej

mgr inż. Marcin Oziembło