

OPIS TECHNICZNY

**do projektu stałej organizacji ruchu w związku z zadaniem:
„Przebudowa pasa drogowego drogi gminnej w m. Wioska na odcinku 0,27 km”**

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 31.12.2023 r.
- Ważność projektu stałej organizacji ruchu do dnia 31.12.2023 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 drogowego drogi gminnej w m. Wioska na odcinku 0,27 km**”, 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 gminnej łączącej ul. Winną z ul. Nowotomyską obejmuje obszar wskazany na planie sytuacyjnym. Przekrój drogowy istnieje, jako jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu 1x2.

- | | |
|-----------------------------------|----------------|
| ▪ klasa techniczna drogi | D |
| ▪ prędkość projektowana dla drogi | Vp=30 km/h |
| ▪ kategoria ruchu dla jezdni | KR2 |
| ▪ szerokość jezdni | 5,00 – 3,50 m |
| ▪ rodzaj nawierzchni jezdni | min. – asf. |
| ▪ odwodnienie | powierzchniowe |

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 słupek 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 krawędziach 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