

OPIS TECHNICZNY Z CHARAKTERYSTYKĄ RUCHU NA DRODZE
do projektu stałej organizacji ruchu w związku z zadaniem:
Przebudowa pasa drogi gminnej nr 540515P na odcinku Rostarzewo – Cegielsko
ul. Gościeszyńska w m. Rostarzewo

1. Podstawa opracowania

Opracowanie projektu nastąpiło na zlecenie Zamawiającego.

2. Dane do projektowania

- Aktualna 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. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego projektu jest stała organizacja ruchu w związku z w/w zadaniem realizowana w celu usprawnienia komunikacji w obrębie obszaru objętego opracowaniem.

4. Charakterystyka drogi i warunki ruchu

Stan istniejący:

Jezdnia: Aktualnie jezdnia drogi gminnej ul. Gościeszyńskiej posiada jezdnię o nawierzchni min.-asf.. Na odcinku od km 0+000 do km 0+088 ul. Gościeszyńska posiada jezdnię o szerokości 6,00 o dobrym stanie technicznym. Jezdnia na tym odcinku jest ograniczona obustronnie ściekiem z kostki betonowej o szer. 20 cm oraz krawężnikiem betonowym o wymiarach 15x30 cm. Na odcinku od km 0+088 do km 0+925 ul. Gościeszyńska posiada jezdnię o szerokości od 5,00 do 5,50 m o niezadowalającym stanie technicznym. Jezdnia na tym odcinku posiada nieograniczoną krawędź jezdni.

Chodnik: W/w ulica na odcinku od km 0+000 do km 0+088 wyposażona jest w chodnik o szerokości ok. 1,50 m zlokalizowany przy krawędzi jezdni po lewej stronie o nawierzchni z kostki betonowej.

Zjazdy: Zjazdy w obrębie terenu objętego inwestycją istnieją o nawierzchni z kostki betonowej/ kruszyw łamanych.

Zieleń: Pozostała przestrzeń do granicy pasa drogowego zagospodarowana jest na zieleń (obsiana jest trawą).

Stan projektowany:

Jezdnia: Istniejąca jezdnia ulicy Gościeszyńskiej na odcinku od km 0+000 do km 0+088 pozostanie bez zmian. Jezdnia ulicy Gościeszyńskiej na odcinku od km 0+088 do km 0+925 została zakwalifikowana do przebudowy. Zmianie poddano jej geometrię (częściowo przebieg krawężnika w m. Cegielsko) oraz poszerzono do szerokości 5,50 m. Jezdnia zostanie zewnętrznie ograniczona za pomocą ścieku przykrawężnikowego z kostki betonowej o wym. 8x10x20 cm o szerokości 20 cm (kolor szary) wraz z krawężnikiem betonowym o wym. 15x30 cm na odcinkach, gdzie został zaprojektowany chodnik. Na pozostałym odcinku jezdnia pozostanie nieograniczona.

Chodnik: Istniejący chodnik o nawierzchni z kostki betonowej należy poddać przebudowie. Zmieniono jego szerokość, poszerzono go do szerokości 2,00 m (zgodnie z projektem zagospodarowania terenu Rys nr 2 PZT. Na odcinku od km 0+000 do km 0+561 po prawej stronie jezdni oraz od km 0+088 do km 375 po stronie lewej przy krawędzi zaprojektowano nowy przebieg chodnika o szerokości 2,00 (szerokość samej kostki). Na odcinku, gdzie chodnik przylega do jezdni zaprojektowano jego ograniczenie za pomocą krawężnika betonowego o wymiarach 15x30 cm. Natomiast od strony granicy pasa drogowego w miejscach gdzie nie ma innego ograniczenia bocznego oraz w miejscach przylegających do pasów zieleni przydrożnej zaprojektowano ograniczenie boczne dla chodnika za pomocą obrzeża betonowego o wymiarach 8x30cm.

Zjazdy: Istniejące zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej, kruszyw łamanych itp. należy poddać przebudowie. Ich szerokość należy dostosować do szerokości bram wjazdowych. Nawierzchnię zjazdów z kostki betonowej zlokalizowanych w przebiegu istniejącego chodnika należy poddać regulacji wysokościowej. Zjazdy z kruszyw łamanych należy przebudować na nawierzchnię z kostki

betonowej należy wykonać zgodnie z konstrukcją zaprojektowaną w niniejszym projekcie. Pozostałe zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej należy wymienić na nowe. Ograniczenie zjazdów zaprojektowano od strony jezdni za pomocą krawężnika betonowego o wymiarach 15x30 cm ustawionego na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 (krawężnik wtopiony częściowo). Natomiast od strony granicy pasa drogowego w miejscach gdzie nie ma innego ograniczenia oraz w miejscach przylegających do pasów zieleni przydrożnej zaprojektowano ograniczenie boczne dla zjazdów za pomocą opornika betonowego o wymiarach 10x30cm, który należy ustawiać na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 (opornik wtopiony). W/w zakres robót został przedstawiony na Rys. nr 2 PZT.

Zieleń: Pozostała przestrzeń pasa drogowego zostanie zagospodarowana na zieleń, teren pod nią przeznaczony należy poddać humusowaniu i obsiać trawą. Typ trawy należy uzgodnić z Zarządcą drogi.

Pobocza: w miejscach nieograniczonej krawędzi jezdni zaprojektowano pobocze gruntowe $Is \geq 0,98$ o szerokości 0,75 m o pochyleniu 8%.

Rowy: Istniejące rowy przydrożne należy poddać konserwacji. Należy przywrócić przekrój trapezowy, o szerokości dna 0,40 m i nachyleniu skarp rowów 1:1,50.

5. Inwentaryzacja oznakowania istniejącego

Istniejące oznakowanie pionowe i poziome zostało oznaczone przedrostkiem „istn” i przedstawione na planie sytuacyjnym (Rys. nr 2).

6. Plan stałej organizacji ruchu

Zgodnie z planem sytuacyjnym stałej organizacji ruchu (Rys nr 2) projektowane oznakowanie pionowe oznaczone zostało przedrostkiem „prj”, a do likwidacji – „lkw”.

Projekt zawiera również opracowanie w zakresie budowy wyniesionych przejść dla pieszych oraz znaków aktywnych D-6. Zestaw aktywnych znaków D-6 został zaprojektowany w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych w momencie, gdy znajdują się bezpośrednio na przejściu dla pieszych lub jego najbliższej okolicy. Zadaniem znaków aktywnych D-6 jest przekazywanie informacji dla kierujących pojazdami o zbliżaniu się do przejścia dla pieszych z odpowiednio dużej odległości tak, aby kierowca mógł zachować właściwą ostrożność. Znaki te charakteryzują się wysyłaniem ostrzeżenia o niebezpiecznym miejscu w postaci znaku świetlnego widocznego dla zbliżających się kierowców.

7. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

do 31.12.2022 r.

8. Inne zagadnienia

- Oznakowanie pionowe należy wykonać w grupie wielkości „średnie” z blachy ocynkowanej (tak jak stan istniejący), 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.
- 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. Wprowadzone oznakowanie organizacji ruchu należy poddać obserwacji dla przeprowadzenia ewentualnej korekty w projekcie.
- Wymiary znaków użytych do projektowanego oznakowania winny posiadać wymiary i jakość jak dla znaków istniejących (małych):
- 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 z betonu.
- Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii zgodnej z przedmiarem robót.

Sporządziła
mgr inż. Barbara Kosmacz

Stęszew, sierpień 2019 r.