

OPIS TECHNICZNY
do projektu stałej organizacji ruchu w związku z zadaniem:
„Przebudowa ulicy Fabrycznej w Lesznie”

1. Podstawa opracowania

Opracowanie projektu nastąpiło na zlecenie Zamawiającego.

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. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest zmiana stałej organizacji ruchu w związku z zadaniem „**Przebudowa ulicy Fabrycznej w Lesznie**” realizowanego w celu usprawnienia komunikacji w obrębie objętego obszaru.

4. Charakterystyka drogi i warunki ruchu

Przebudowa ulicy Fabrycznej mieści się w granicach pasa drogowego. Wzdłuż przedmiotowej ulicy istnieją skrzyżowania z drogami podrzędnymi zgodnie z Rys nr 2.1 – 2.2. Przekrój drogowy istnieje, jako jednojezdniowy. Obciążenie projektowanej nawierzchni jezdnej drogi przyjęto, jako 115 kN/oś.

- | | |
|--|-----------------|
| ▪ klasa techniczna drogi | Z |
| ▪ prędkość projektowana dla drogi wojewódzkiej | $V_p=50$ km/h |
| ▪ kategoria ruchu dla jezdni | KR4 |
| ▪ rodzaj nawierzchni jezdni | SMA |
| ▪ szerokość jezdni ul. Fabrycznej | 10,50 - 11,50 m |
| ▪ szerokość jezdni ul. Magazynowej | 6,00 m |
| ▪ parametry geometryczne ronda: | |
| - średnica zewnętrzna | $D_z=46,00$ m |

- szerokość jezdni ronda	$w_j=6,50$ m
- szerokość wyspy środkowej	$D_w=28,00$ m
- promień wyjazdowy z ronda	$R_u=20,00$ m
- promień wjazdowy na rondo	$R_w=18,00$ m
- szerokość wylotu	$S_u=5,00$ m
- szerokość wlotu	$S_w=4,50$ m
▪ rodzaj nawierzchni ścieżki pieszo-rowerowej	kostka betonowa
▪ szerokość ścieżki pieszo-rowerowej	3,50 m
▪ rodzaj nawierzchni chodników	kostka betonowa
▪ szerokość chodników	1,50 m
▪ rodzaj nawierzchni zjazdów	kostka betonowa
▪ szerokość zjazdów	min. 3,50 m
▪ odwodnienie	do proj. kanalizacji deszczowej

5. Inwentaryzacja oznakowania istniejącego

Istniejące oznakowanie zostało oznaczone przedrostkiem „istrn” lub zostało opisane na legendzie na planie sytuacyjnym Rys nr 2.

6. Plan stałej organizacji ruchu

Zgodnie z planem sytuacyjnym stałej organizacji ruchu (Rys nr 2.1 – 2.2) projektowane oznakowanie oznaczone zostało przedrostkiem „prj” lub zostało opisane na legendzie na planach sytuacyjnych, natomiast istniejące oznakowanie pionowe do likwidacji zostało oznaczone, jako „lkw”.

7. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Do 31.12.2025 r.

8. Inne zagadnienia

- 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.
- 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, co nie wymaga zmiany projektu stałej organizacji ruchu.

- 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 wymaganiem Zamawiającego.
- Należy zamontować przy krawędziach ciągów pieszych antypoślizgowe nawierzchnie z wypustkami. Ostrzegają one o niebezpieczeństwie osoby słabowidzące.
- Kolory urządzeń BRD należy ustalić z Zamawiającym.
- Montaż sygnalizatorów na przejściu dla pieszych (miejsca niebezpieczne). Dodatkowo pętle indukcyjne będą aktywowały sygnalizatory w momencie, gdy pojazd znajdzie się w pobliżu przejścia dla pieszych (miejsca niebezpiecznego) z zbyt dużą prędkością niż obowiązuje na drodze.

Sporządziła
mgr inż. Barbara Kosmacz

Granowo, Lipiec 2020 r.