

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

1. Podstawa opracowania

Opracowanie projektu nastąpiło na podstawie umowy z Zamawiającym Miasto Leszno.

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 31.12.2022 r.
- Ważność projektu stałej organizacji ruchu do dnia 31.12.2022 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 ulicy Fabrycznej w Lesznie”, 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 i pieszo - rowerowego, spowolnienie prędkości ruchu pojazdów, które przekraczają dopuszczalną prędkość w danym obszarze, upłynnienie ruchu w obszarze parku przemysłowego.
- Minimalizacji szkodliwego działania na środowisko poprzez minimalizację emisji spalin powodowanego strumieniami ruchu samochodowego, wynikającego z najczęściej

trzy zmianowego trybu pracy lokalnych firm (budowa pasa manewrowego i samego ronda upłynni ruch w rejonie przedmiotowych firm).

- Minimalizacji zużycia paliw i innych kosztów przejazdów.
- Sterowania ruchem z zastosowaniem priorytetu zachowania maksymalnej płynności ruchu i przepustowości dla projektowanego obszaru pasa drogowego.
- Dostosowania istniejących i projektowanych elementów systemów sterowania ruchem drogowym do potrzeb oraz wymogów prawnych i technicznych.

5. 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 jezdni drogi przyjęto, jako 115 kN/oś. Wszystkie skrzyżowania w obrębie zakresu projektu zaprojektowano, jako skrzyżowania skanalizowane wyposażone w pasy lewoskrętów, w tym jedno typu rondo. Ulica Fabryczna jest drogą powiatową a ulica Magazynowa jest drogą miejską/gminną.

- | | |
|--|---------------------------------|
| ▪ klasa techniczna drogi | Z |
| ▪ prędkość projektowana dla drogi wojewódzkiej | Vp=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 | Dz=46,00 m |
| - szerokość jezdni ronda | wj=6,50 m |
| - szerokość wyspy środkowej | Dw=28,00 m |
| - promień wyjazdowy z ronda | Ru=20,00 m |
| - promień wjazdowy na rondo | Rw=18,00 m |
| - szerokość wylotu | Su=5,00 m |
| - szerokość wlotu | Sw=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 |

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. Dla znaków dotyczących ścieżki pieszo - rowerowej zastosować znaki w grupie wielkości "małe".
- 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 grubowarstwowej.
- 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.
- Kolory urządzeń BRD - barier rurowych U - 12a zastosować bariery rurowe koloru żółtego lub szarego (kolor do wyboru przez Zamawiającego) ocynkowane i proszkowo malowane z odblaskami naklejanymi koloru białego. Należy zamontować je w obrębie ronda w tulejach stalowych, montowanych w nawierzchniach, umożliwiających demontaż i ponowny montaż barier.
- Kolory urządzeń BRD - barier rurowych U - 12a zastosować bariery rurowe koloru szarego lub żółtego (kolor do wyboru przez Zamawiającego) ocynkowane i proszkowo malowane. Należy zamontować je na dojeżdżalniach i dojazdach do przejść i przejazdów rowerowych w obrębie ronda i skrzyżowań. Pełnią one funkcję wyłącznie wygradzeniową.
- Na skrzyżowaniu ul. Fabrycznej z ul. Zacisze oraz na skrzyżowaniu ul. Fabrycznej z ul. Augusta Wilkońskiego zostanie wybudowana i wprowadzona sygnalizacja świetlna. Projekt sygnalizacji świetlnej zostanie opracowany na podstawie PFU oraz ponownie uzgodniony oraz zatwierdzony przez właściwe jednostki.
- 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.
- Przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe zostały dodatkowo doświetlone dodatkowym oświetleniem dedykowanym dla tych obszarów.
- 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