

II. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z realizacją zadania pn.: „Przebudowa nawierzchni drogi z uwzględnieniem dwóch miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych”.

Zakres opracowania obejmuje:

- Przebudowę odcinka drogi wewnętrznej o długości 40,0 m,
- Wykonanie utwardzenia terenu zgodnie z planem zagospodarowania terenu.

Dokładny zakres inwestycji w zakresie drogowym i zagospodarowania został przedstawiany na rysunku: nr 2 - plan sytuacyjny.

Całość Inwestycji zamyka się w obszarze następujących działek dz. nr: 61/1, 62/7, 196/1 obręb 0009 Goleniów, gmina Goleniów, powiat goleniowski, woj. Zachodniopomorskie.

Niniejsza inwestycja nie wymaga zmian granic pasa drogowego.

2. Podstawa opracowania

2.1. Materiały wyjściowe:

- zlecenie Inwestora,
- wizja lokalna i inwentaryzacja,
- mapa zasadnicza w skali 1:500.

2.2. Przepisy zastosowane przy projektowaniu:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz.U. 2023 poz. 1047)
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 784);

3. Stan istniejący

3.1. Lokalizacja obiektu oraz opis stanu istniejącego

Do remontu nawierzchni przeznaczono odcinek drogi dojazdowej oraz placu manewrowego stanowiącego dojazd do pobliskich firm i instytucji. Droga o małym natężeniu ruchu kołowego.

Obecnie jezdni wykonana jest z masy bitumicznej, żwiru (tłucznia), kostki betonowej oraz płyt ażurowych betonowych. Nawierzchnia jezdni w stanie niezadawalającym, liczne ubytki, nierówności oraz spękania.

Pochylenie podłużne oraz poprzeczne wynoszące ok 1%. Teren równy.

Teren uzbrojony w sieci kanalizacji sanitarnej, wodociągowej, energetycznej, teletechnicznej oraz gazowej.

3.2. Fotorejestracja pasa drogowego





4. Opis rozwiązań projektowych

W ramach przebudowy drogi utrzymano istniejącą organizacją ruchu. Zaprojektowano ustanowienie 2 miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych. Miejsca te oznaczono znakiem pionowym D-18a i tabliczką T-29, a także oznakowaniem poziomym P-20.

Miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych posiadają następujące wymiary: 5,0 m długości, 3,6 m szerokości.

Nowe tarcze powinny posiadać znak bezpieczeństwa zgodny z obowiązkiem certyfikacji wyrobów oraz posiadać świadectwo dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym. Lica znaków powinny być pokryte folią odblaskową typu 2.

Oznakowanie pionowe należy wykonać zgodnie z częścią rysunkową w nawiązaniu do istniejącego zagospodarowania terenu. Znaki powinny być mocowane do rur stalowych ocynkowanych o średnicy min. 60 mm z fundamentem prefabrykowanym lub wylewanym na mokro z betonu C16/20. W przypadku stwierdzenia braku dostatecznej widoczności oznakowania pionowego lub kolizji z mediami, dopuszcza się niewielkie korekty lokalizacji. Lica znaków powinny należeć do grupy wielkości – **małe** oraz być pokryte folią odblaskową typu 2. Wszystkie znaki muszą posiadać znak bezpieczeństwa **B. Szerokość tabliczek informacyjnych i wskazujących pod znakami dostosować do wielkości znaków, których dotyczą.**

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w ciągu całej doby, wysokim współczynnikiem odblaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu, zachowaniem minimalnych parametrów odblaskowości w całym okresie użytkowania, odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone, odpowiednim okresem trwałości, odporności na ścieranie i zabrudzenie, szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne. Do oznakowania poziomego można stosować tylko materiały atestowane.

Proponuje się wykonanie oznakowania grubowarstwowego z mas chemoutwardzalnych lub termoplastycznych.

Wymagania techniczne dla znaków poziomych:

- Widoczność w dzień – współczynnik iluminacji β – 0,30,
- Powierzchniowy współczynnik odblasku (mcd/lx/m^2) – widzialność w nocy 100,
- Wskaźnik szorstkości (SRT) – 45,
- Trwałość według skali (LC PC) – 6,
- Wykonane oznakowanie poziome powinno cechować się odpowiednim okresem trwałości w wielkości zależnej od użytych materiałów.

Lokalizację znaków istniejących oraz projektowanych przedstawiono na planie sytuacyjnym – rys. 2.1 – 2.8.

5. Warunki techniczne znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu

- Oznakowanie pionowe wykonać zgodnie z częścią rysunkową w nawiązaniu do istniejącego zagospodarowania terenu,
- W przypadku stwierdzenia braku dostatecznej widoczności oznakowania pionowego dopuszcza się niewielkie korekty lokalizacji,
- Lica znaków winny być pokryte folią odblaskową typu 2 lub folią pryzmatyczną,
- Grupa wielkości znaków: małe,
- znaki pionowe powinny posiadać znak bezpieczeństwa zgodny z obowiązkiem certyfikacji wyrobów oraz posiadać stosowne oznaczenia na odwrotnej stronie tarczy znaku.
- Na odwrotnej stronie tarczy znaków należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaków.

6. Uwagi końcowe

- Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się ze wszystkimi uzgodnieniami i uzyskać decyzję na zajęcie pasa drogowego,
- Oznakowanie pionowe należy ustawić z zachowaniem skrajni poziomej i pionowej,
- Oznakowanie pionowe oraz poziome powinno zostać wykonane i ustawione zgodnie z załącznikami 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220 poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r. z późniejszymi zmianami) oraz ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym oraz powinny być wprowadzane pod nadzorem przedstawiciela Zarządu Dróg.
- Podczas wykonywania prac pojazdy budowy należy parkować poza jezdnią i ciągami pieszymi,
- Na pojazdy obsługujące plac budowy, których masa, naciski osi lub wymiary wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi, Inwestor zgodnie z art. 64 ust. 2, pkt 1.2, ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym winien uzyskać zezwolenie,
- W czasie prowadzenia robót Wykonawca winien zabezpieczyć dojazd i dojazdy do posesji,
- Pozostałe zabezpieczenia należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP na czas prowadzenia robót.

Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

7. Termin wprowadzenia oznakowania

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to IV kwartał 2024 r., lecz nie wcześniej niż po wykonaniu projektu „Przebudowa nawierzchni drogi z uwzględnieniem dwóch miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych”.

Projektant:

mgr inż. Jakub Prajowski
nr upr. ZAP/0157/PBD/22
w spec. drogowej b/o