

## **O P I S   T E C H N I C Z N Y**

### **PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU**

**Inwestor:** Gmina Radziechowy - Wieprz  
Wieprz 700, 34-381 Radziechowy

**Lokalizacja:** Radziechowy - Wieprz, ul. Przemysłowa  
parcela nr 3589/12, 3603/9, 3603/8, 3603/7, 3589/17, 3603/6, 3603/2, 3603/1

---

#### **SPIS TREŚCI :**

- 1. PODSTAWA OPRACOWANIA**
- 2. PRZEDMIOT INWESTYCJI**
- 3. PARAMETRY DROGI**
- 4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU**
- 5. ZASADY UMIESZCZANIA I KONSTRUKCJA ZNAKÓW**
- 6. UWAGI KOŃCOWE**
- 7. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA**

## **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Zlecenie Inwestora,
- Kopia mapy zasadniczej w skali 1:500
- Ustawa z dnia 21.03.1985r. (wraz ze zmianami) o drogach publicznych,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U.99. Nr 43. Poz. 430),
- 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. nr 200, poz. 2181 z 2003r. – załącznik nr 4).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 września 2015 r. Zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. (Dz. U. poz. 1314 z 2015r).

## **2. PRZEDMIOT INWESTYCJI**

Przedmiotem inwestycji jest projekt docelowej organizacji ruchu w zakresie oznakowania poziomego i pionowego w wyniku budowy drogi gminnej na terenie objętym statusem specjalnej strefy ekonomicznej w gminie Radziechowy - Wieprz.

## **3. PARAMETRY DROGI**

Projektuje się drogę o szerokości 7,0m z nawierzchnią asfaltową, jednostronnie okrawężnikowaną.

## **4. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU**

W związku z budową drogi projektuje się wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego oraz częściową likwidację oznakowania pionowego na istniejącym odcinku ul. Przemysłowej. Projektowana organizacja ruchu została przedstawiona w części rysunkowej „Docelowa organizacja ruchu” w skali 1:500 na rysunku nr D1, D2.

### **4.1. Istniejące oznakowanie pionowego:**

- Organizacja ruchu została przedstawiona w części rysunkowej „Docelowa organizacja ruchu” w skali 1:500 na rysunku nr D1 i D2.

### **4.2. Projektowane oznakowanie pionowe to:**

- Przy przejściu dla pieszych należy zastosować sygnał ostrzegawczy połączony ze znakiem D-6 wraz z zasilaniem solarnym tzw. przejście aktywne, np. znak D6 SUPER SIGN FLASH. Stosuje się je w miejscach o dużym zagrożeniu bezpieczeństwa. Zastosowanie baterii słonecznych powoduje, iż jest on niezależny od sieci energetycznej. Znak może być aktywowany poprzez dualny czujnik ruchu aktywujący znak tylko w momencie, gdy pieszy znajdzie się w pobliżu przejścia dla pieszych. Zastosowany tor radiowy umożliwia załączenie znaków po obu stronach jezdni jednocześnie.

- Projektuje się znak D-4a w celu oznaczenia wjazdu na drogę, której przeciwniegi koniec nie ma połączenia z inną drogą. Zaprojektowany w miejscu umożliwiającym zawracanie.
- Przed przejściem dla pieszych zastosowano znaki ostrzegawcze A-16 wraz z znakami B-33 ograniczającymi szybkość do 30 km/h.

Wszystkie znaki należy zastosować w rozmiarze „średnie” zgodnie z wymogami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywaniem nadzoru nad zarządzaniem (Dz. U. Nr 77 poz. 1729) oraz Rozporządzeniem 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. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r. Poz. 2181).

#### **4.3. Projektowane oznakowanie poziome drogi to:**

- W osi drogi projektuje się linie poziome P-4 i P-1b zgodnie z rozwiązaniem przedstawionym na rys. D1, D2.
- Należy oznakować przejście dla pieszych linią P-10 oraz P-14.

#### **4.4. Projektowane oświetlenie punktowe w jezdni:**

- Należy zastosować aktywne punktowe elementy odblaskowe, np. S-4 Max. W osłonie żeliwnej wyposażone w 3x3 światła LED oraz panel fotowoltaiczny, pługoodporne, długotrwałe z wymiennym elementem świecącym. Światło LED jednostronne lub obustronne. Instalowane na aktywnym przejściu dla pieszych.
- W celu wskazania krawędzi jezdni i ostrzegania oraz informowania kierujących o miejscach i odcinkach dróg szczególnie niebezpiecznych należy zastosować punktowe elementy odblaskowe, np. RPM 290 biało/czerwone. Przeznaczone do oznakowania poziomego trwałego, na nawierzchniach asfaltowych lub betonowych. Wbudowane obustronnie na dużej powierzchni elementy odblaskowe zapewniają bardzo dobrą widoczność w nocy, nawet w czasie deszczu lub mgły.

### **5. ZASADY UMIESZCZANIA I KONSTRUKCJA ZNAKÓW**

- Znaki należy umieszczać po prawej stronie jezdni.
- Znaki mocuje się na konstrukcjach wsporczych tj. słupkach wykonanych z ocynkowanych rur. Rury te powinny odpowiadać wymaganiom PN-H-74219 oraz PN-H-74220. Słupki należy zakotwić w blokach betonowych z betonu B15.
- Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków odblaskowych powinno wynosić około 5 stopni w kierunku jezdni. Tarcze należy wykonać z blachy stalowej lub aluminiowej. Tarcza z blachy stalowej powinna mieć grubość co najmniej 1,0mm zaś tarcza z blachy aluminiowej co najmniej 2,0mm. Tarcza musi być równa i gładka bez odkształceń płaszczyzny znaku, w tym pofałdowań, wgłęć, lokalnych wgnieceń lub nierówności. Krawędzie znaku muszą być równe i nieostre. Tarcze powinny zostać pokryte folią odblaskową 3M II generacji.





- Odległość znaku od jezdni powinna wynosić od 0,50 do 2,00m od krawędzi jezdni. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku.
- Wysokość umieszczania znaków przy ulicach powinna wynosić 2,00m. Odległość tą odmierza się od dolnej krawędzi tarczy lub najniżej położonego jej punktu do poziomu jezdni.

## 6. UWAGI KOŃCOWE



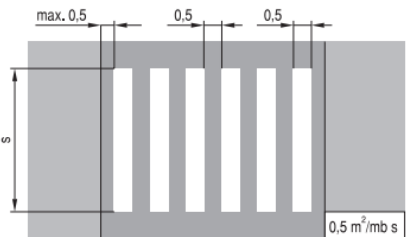
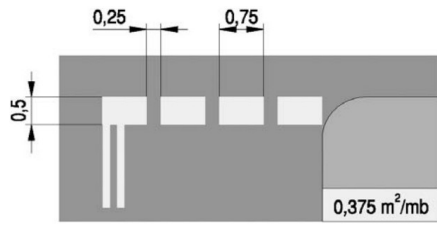
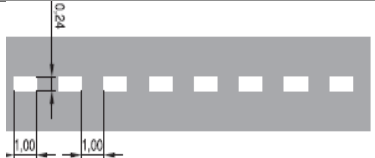
- Ewentualne odkryte kolizje z istniejącym uzbrojeniem nie naniesionym na mapie należy każdorazowo zgłosić do Projektanta, z którym Wykonawca ostatecznie uzgodni sposób ich zabezpieczenia, jeżeli w oparciu o stan dokumentacji nie zostały ujawnione,
- Zmiany wynikłe w trakcie realizacji należy natychmiastowo zgłosić do Projektanta w porozumieniu z Inwestorem,
- Ewentualne nieścisłości wymiarowe należy skorygować w trakcie budowy zachowując dopuszczalne tolerancje,
- Podczas wykonywania prac należy przestrzegać obowiązujących przepisów w zakresie BHP.

## 7. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA


### 7. Oznakowanie pionowe


Lp.	Obraz graficzny znaku	Symbol znaku	Ilość sztuk	Rozmiar tablicy
1		Aktywny D-6	2	średni
2		D-4a	1	średni
3		A-16	2	średni
4		B-33	2	średni

## 7.2. Oznakowanie poziome drogi

Lp.	Obraz graficzny linii segregacyjnej	Symbol linii	Długość ogółem [m]	Opis linii
1		P-4	481,0m	Linia podwójna ciągła
3		P-1b	275,0m	Linia pojedyncza przerywana – krótka
4		P-10	12m <sup>2</sup>	Przejście dla pieszych
5		P-14	2,25m <sup>2</sup>	Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów
6		P-7a	35,0m	Linia krawędziowa przerywana

## 7.3. Oświetlenie punktowe w jezdni

Lp.	Układ kostki integracyjnej	Ilość ogółem [szt.]	Opis oświetlenia punktowego
1		12 szt.	Aktywny punktowy element odbłaskowy pługoodporny

2		88 szt.	Punktowy element odblaskowy dwustronny dwubarwny – biały i czerwony
---	---	---------	---

za opis techniczny stron od 1 do 5  
PROJEKTANT