

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt docelowej organizacji ruchu w związku z budową ścieżki rowerowej przy drodze wojewódzkiej 434 Poraj-Krajewice ETAP I od km 0+232,06 do km 1+128,10.

Inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych gminy Gostyń na działkach o następujących nr ewid.: 86; 85; 87/3; 145/2; 416; 14/1 - obręb 0011 Krajewice.

Przedmiot inwestycji pokazano na Rys. nr 1 *Plan orientacyjny*.

Inwestor: Gmina Gostyń; Rynek 2; 63-800 Gostyń
Jednostka Projektowa: **Biuro projektowo – Konsultingowe MKM-PROJEKT,**
ul. Kazimierza Wielkiego 5/1 61-863 Poznań

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- uzgodnienia i ustalenia z Inwestorem,
- wizja lokalna,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729),
- „Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym” wprowadzonej Zarządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 6 czerwca 1990 r. (MP Nr 24, poz. 184),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14 poz.60 z późniejszymi zmianami),
- 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 (poz. 2181 Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r.)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. Nr 98, poz.602 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393).

3. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest podanie sposobu oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu po zakończeniu budowy drogi rowerowej na odcinku Poraj-Krajewice.

4. STAN ISTNIEJĄCY

Zaprojektowana ścieżka w etapie I przebiegać będzie za rowem drogowym, w pasie drogowym drogi wojewódzkiej, poza obszarem zabudowanym. Istniejąca droga wojewódzka nr 434 jest utwardzona, posiada nawierzchnię bitumiczną o przekroju drogowym, nieograniczonym krawężnikiem. Jedynie na łukach, po stronie wewnętrznej znajdują się krawężniki zatopione. Istniejąca jezdnia ma szerokość 6,5 - 10,0m. Przy drodze zlokalizowane są po obu stronach rowy trawiaste. Za rowami znajdują się tereny uprawne, a także obiekty działalności gospodarczej do których prowadzą zjazdy bitumiczne. Po lewej stronie jezdni występują dwa skrzyżowania z drogami bocznymi – skanalizowane, z wydzielonymi dodatkowymi pasami dla pojazdów skręcających w lewo wraz zatokami autobusowymi i chodnikami (peronami) w obrębie skrzyżowań. Jezdnia odwadniana jest powierzchniowo na przyległe rowy, pod zjazdami znajdują się przepusty.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1. Parametry techniczne drogi

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| • kategoria drogi | - droga wojewódzka, |
| • klasa drogi | - Gp, |
| • szerokość jezdni | - 7,0 – 10,0m |
| • szerokość ścieżki rowerowej | - 2,50m, |
| • pochylenie proj. ścieżki rowerowej | - jednostronne 2% w kierunku rowu |
| • prędkość projektowa | - od 70 do 90 km/h |

5.2. Rozwiązania sytuacyjne

W ramach inwestycji w etapie I przewidziano wykonanie ścieżki rowerowej poza obszarem zabudowanym, od zjazdu za obiektem mostowym do chodnika (peronu) przy skrzyżowaniu z drogą powiatową prowadzącą w kierunku miejscowości Krajewice. Ścieżka przebiegać będzie po prawej stronie drogi wojewódzkiej za istniejącym rowem. Nawierzchnię ścieżki zaprojektowano z betonu asfaltowego, obramowanego obrzeżem betonowym 8x30x100 cm układanym na ławie betonowej z oporem.

W ramach projektu przewidziano również przebudowę fragmentów dwóch zjazdów istniejących i budowę jednego nowego zjazdu. Zaprojektowano zjazdy o nawierzchni z betonu asfaltowego. W km 1+030 oraz w km 1+126,50 z uwagi na przecięcie istniejącego rowu drogowego konieczne jest ułożenie przepustu z rur PEHD o średnicy 50 cm pod proj. ścieżką. W pobliżu zjazdu w km 1+035,38 konieczne jest skrócenie istniejącej bariery ochronnej stalowej. W miejscu połączenia projektowanej ścieżki rowerowej z istniejącym chodnikiem, z uwagi na przykrycie istniejącego rowu, przewidziano ułożenie przepustu z rur PEHD o średnicy 50 cm. Z uwagi na zakrycie istniejącego rowu, oraz brak odpływu wody opadowej z jezdni DW434 z uwagi na likwidację istniejącego ścieku skarpowego, zaprojektowano przedłużenie ścieku wzdłuż krawędzi ścieżki rowerowej i następnie ścieku skarpowego odprowadzającego wody opadowe do istniejącego rowu.

6. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE

6.1. Oznakowanie poziome

Na całej długości ścieżki rowerowej, w obu kierunkach, zaprojektowano znak P-23 „rower”. Oznakowanie poziome należy wykonać za pomocą malowania grubowarstwowego koloru białego.

6.2. Oznakowanie pionowe

Początek ścieżki rowerowej oznaczono znakiem C-13,a koniec ścieżki - znakiem C-13a.

6.3. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

W pobliżu połączenia zaprojektowanej ścieżki z chodnikiem, w celu uniemożliwienia wtargnięcia rowerzystów bezpośrednio na jezdnię drogi wojewódzkiej, przewidziano ustawienie balustrady ochronnej U-12a. Natomiast wzdłuż ścieżki w miejscu wysokich nasypów zaprojektowano balustradę ochronną U-11a .

Szczegóły rozwiązań oznakowania przedstawione są na rys. 2 Plan stałej organizacji ruchu.

7. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewiduje się, że projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona 31.12.2019 r..

8. WYTYCZNE WYKONANIA OZNAKOWANIA

Oznakowanie przedstawione zostało w formie symboli graficznych odpowiadających poszczególnym kategoriom znaków wraz z obowiązującą numeracją podaną w Rozporządzeniu

w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Wszystkie znaki pionowe i poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono wraz z numeracją na rys. nr 2.

Wszystkie projektowane znaki należy wykonać według wzorów i wymiarów podanych w „Warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczania na drogach” uwzględniając grupę wielkości znaków. Projektuje się wykonanie znaków drogowych pionowych z grupy **średnich**.

Znaki należy umieszczać zgodnie z lokalizacją podaną na planie sytuacyjnym z uwzględnieniem czynników wpływających na możliwość ich zauważenia i odczytania przez uczestników ruchu czyli obecność obiektów budowlanych, drzew, krzewów i urządzeń w pasie drogowym mogących zasłaniać znaki oraz widoczność poprzeczną na skrzyżowaniach i na łukach poziomych.

Wymiary i szczegółowe zasady stosowania oznakowania poziomego podane są w załączniku nr 2 do Rozporządzenia 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 poz. 2181

Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią.

Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe powinny być wykonane w technologii odblaskowej II generacji. Trwałość znaków 10 lat.

Wszystkie znaki drogowe winny mieć znak CE lub B.

Znaki należy ustawić na wysokości 2,20 m od poziomu krawędzi jezdni bądź nawierzchni chodnika. Jeżeli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki to dolna krawędź niżej położonego znaku powinna znajdować się na w/w wysokości (dotyczy to również tabliczek pod znakami). Odległość najbardziej wysuniętego elementu znaku od krawędzi jezdni nie powinna (ze względów bezpieczeństwa) być mniejsza niż 0,5 m.

9. UWAGI KOŃCOWE

*Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia MI z dnia 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 z 2003r. poz. 1729) realizujący organizację ruchu, na podstawie przedmiotowego projektu, zobowiązany jest **powiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.***

Opracował:

inż. Marcin Kuciak

CZEŚĆ RYSUNKOWA