

# **OPIS TECHNICZNY**

## **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Podstawę opracowania dokumentacji stanowią następujące dokumenty, przepisy oraz materiały:

- umowa pomiędzy Zamawiającym a jednostką projektową MPJ PROJEKT Rafał Popiołek;
- plan sytuacyjny,
- wizja i pomiary w terenie,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 poz. 2181, z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 poz. 1393, z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. „Prawo o ruchu drogowym”.

## **2. CEL OPRACOWANIA**

Przedmiotem niniejszego projektu jest zmiana stałej organizacji ruchu na drodze gminnej w sołectwie Grojec. Zmiana organizacji ruchu wpłynie na poprawę bezpieczeństwa.

## **3. CHARAKTERYSTYKA UKADU KOMUNIKACYJNEGO**

Droga objęta opracowaniem jest drogą jednojezdniową o nawierzchni bitumicznej. Wzdłuż drogi zlokalizowane są tereny zabudowy oraz tereny rolnicze.

## **4. ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU**

Przedmiotowa droga zlokalizowana jest w granicach terenu zabudowanego, w związku z tym na drodze obowiązują ograniczenia prędkości do 50km/h i 60km/h,

w zależności od pory dnia. Na skrzyżowaniu przedmiotowej drogi z DW 905 zamontowany jest znak A-7.

Istniejące oznakowanie przedstawione zostało w kolorystyce szarej na rys. 2 stanowiącym załącznik do niniejszego projektu organizacji ruchu.

## **5. ZMIANA ORGANIZACJI RUCHU**

W ramach niniejszego projektu należy zamontować znaki ostrzegawcze A-1 i A-2 przed łukiem poziomym drogi. Ponadto w celu poprawy bezpieczeństwa na przedmiotowym łuku drogi należy zamontować także tablice U-3c i U-3d.

Skrzyżowanie drogi objętej opracowaniem z drogą wewnętrzną w rejonie w/w łuku należy oznakować za pomocą znaków D-1 na ciągu głównym oraz znaku B-20 „stop” na wlocie drogi wewnętrznej.

W związku z dużą różnicą wysokości dna przydrożnego rowu w rejonie istniejącego przepustu drogowego (km 0+400) należy zamontować po obu stronach drogi stalowe bariery ochronne typu „skrajne”. Bariery muszą składać się z odcinków:

- początkowych (odcinek od strony najazdowej, na którym wysokość bariery zwiększa się od poziomu zagłębienia w gruncie do pełnej wysokości bariery - skos) – dł. 12m;
- zasadniczym (odcinek poziomy przy ściankach czołowych przepustu) - 4m
- końcowych (odcinek, na którym wysokość bariery zmniejsza się od pełnej wysokości do zagłębienia poniżej poziomu gruntu - skos) – dł. 8m;

W celu zabezpieczenia tzw. szykany na końcu opracowania (km 0+710), która stanowić będzie element uspokojenia ruchu na drodze należy zamontować znak C-10 wraz z pylonem U-5a.

Szczegółowych schemat projektowanego oznakowania przedstawiony został na rys. 2 stanowiącym załącznik do niniejszego projektu organizacji ruchu.

## **6. WSKAZÓWKI DO WYKONANIA OZNAKOWANIA**

W ciągu dróg gminnych należy zastosować znaki drogowe typu „M” – małe. Lica znaków muszą spełniać wymagania dot. odbłaskowości. Lico znaku B-20 należy wykonać z folii II generacji, a pozostałe z folii I generacji. Wzory znaków drogowych i urządzeń BRD, ich barwy oraz sposób montażu określony jest w załącznikach do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych

oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Znaki powinny zostać ustawione minimum 0,5m od krawędzi jezdni oraz na wysokości minimum 2m.

Wykaz załączników:

Rys. 1 – Orientacja

Rys. 2 – Oznakowanie