

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem zamówienia jest budowa przejścia dla pieszych w ciągu drogi krajowej nr 94 ul. Chojnowska w Legnicy, na odcinku od ulicy Lwowskiej do ulicy Gładysza, w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa dla przejścia dla pieszych i na skrzyżowaniu.

Niniejsza inwestycja zlokalizowana jest w województwie dolnośląskim, powiecie legnickim, na terenie Miasta Legnica.

2. Charakterystyka drogi i ruchu

Ulica Chojnowska stanowi ciąg drogi krajowej nr 94 w granicach administracyjnych miasta. Jest to ulica o dużym natężeniu ruchu drogowego przenosząca zarówno ruch tranzytowy pozamiejski jak również stanowi wyjazd z miasta w kierunku drogi ekspresowej S3. Ulica Chojnowska jest ulicą jednojezdniową z kostki kamiennej o dwóch pasach ruchu, o szerokości 9 m. W skład pasa drogowego wchodzi także obustronne chodniki. Na analizowanym odcinku obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h wynikające z obszaru zabudowanego. Geometria ulicy oraz jej rola w układzie komunikacyjnym miasta powodują, że kierujący rozwijają duże prędkości. Mało widoczne przejście dla pieszych w rejonie skrzyżowania z ulicą Drzymały, powoduje dodatkowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Często bowiem dochodzi do zdarzeń gdzie pieszy oczekuje na przejściu i nie jest widoczny przez przejeżdżające pojazdy.

5. Projektowana organizacja ruchu

W ramach zamówienia zaproponowano rozwiązania mające na celu uspokojenie ruchu w ciągu ulicy Chojnowskiej, na odcinku od ulicy Lwowskiej do ulicy Gładysza w Legnicy, których efektem będzie zmniejszenie prędkości pojazdów oraz poprawa bezpieczeństwa słabszych uczestników ruchu w rejonie przejść dla pieszych. Jako zasadę przyjęto utrzymanie istniejącej geometrii ulicy, a zmiany dotyczą wyłącznie organizacji ruchu.

W przyjętym rozwiązaniu głównym czynnikiem jest podniesienie jakości i czytelności oznakowania w obrębie przejść dla pieszych projektując m.in. wysunięte wyspy przy krawędzi jezdni, celem poprawy zauważalności pieszego oczekującego na przejście przez jezdnię. Jako element uspokojenia ruchu zaproponowano budowę wysp na przemian przy krawędzi jezdni oraz w osi jezdni, celem fizycznego zmuszenia kierujących pojazdami do zmniejszenia prędkości. W celu poprawy dostrzegalności przejść dla pieszych zaproponowano zmianę oznakowania pionowego znaków D-6 i wykonanie ich na fluorescencyjnym tle oraz przejścia dla pieszych w kolorze czerwonym.



Fot. 10 Przykładowy znak D-6 na tle fluorescencyjnym

Szczegółowy opis wprowadzonych rozwiązań:

- **Uspokojenie ruchu na drodze poprzez budowę wysp wysuniętych oraz w osi jezdni na dojazdach do przejścia dla pieszych.** Zaprojektowano wyspy w taki sposób, aby odgiąć tor jazdy poprzez naprzemienną budowę wysp przy krawędzi jezdni oraz w osi jezdni, co zmusi kierujących pojazdami do znacznego ograniczenia prędkości.
- **Budowa azylu (strefy oczekiwania) dla pieszych.** Zaprojektowano azyl z wysuniętymi platformami na istniejącym przejściu dla pieszych, o długości po 2,0 m z każdej strony, co pozwoli na poprawę widoczności pieszego, oczekującego na przejście przez jezdnię, dodatkowo skróci drogę pieszym oraz uspokaji ruch pojazdów.
- **Większa dostrzegalność przejścia dla pieszych z dużej odległości** poprzez wprowadzenie znaku D-6 na tle folii pryzmatycznej odblaskowo – fluorescencyjnej koloru pomarańczowego lub żółto – zielonego oraz wykonanie nawierzchni przejścia dla pieszych w kolorze czerwonym. Ma to szczególne znaczenie w przypadku pogorszenia widoczności. Takie rozwiązanie umożliwi kierowcy dostosowanie prędkości pojazdu tak aby pieszy mógł bezpiecznie przejść przez przejście.
- **Zastosowanie systemu informacji fakturowej** – w celu poprawy funkcjonalności przejścia dla osób z niepełnosprawnościami. Zaprojektowano płytki ostrzegawcze oraz kierunkowe – o wymiarach 0,3 x 0,3 m, koloru żółtego, nawierzchnia antypoślizgowa, wykonane z polimerobetonu o grubości 6 cm.
- **Zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.** Zaprojektowano pylon U-5b ze znakiem C-9 na martwym polu przed azylem oraz na azylu. Z uwagi na zastosowaną szerokość azylu, lokalizacja pylonu nie będzie powodowała ograniczenia widoczności pieszych przebywających w strefie oczekiwania (na azylu).

6. Warunki techniczne znaków drogowych

Pionowe znaki drogowe zastosowane do oznakowania powinny być o wymiarach znaków średnich z licami z folii odblaskowej typu 2 oraz dla znaków D-6 na tle fluorescencyjnym.

Znaki pionowe należy umieszczać w odległości od 0,5 do 2,0 m od krawędzi jezdni do bliższej jej krawędzi znaku drogowego. Dolna krawędź znaku lub tabliczki pod znakiem drogowym znajdującego się najniżej na podporze powinna być umieszczona min. 2,20 m nad powierzchnią chodnika lub 2,0m nad powierzchnia pobocza. Tarcze znaków powinny być odchyłone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni (około 5° w kierunku jezdni).

Oznakowanie poziome należy wykonać metodą grubowarstwową w technologii chemoutwardzalnej zgodnie z instrukcją o znakach drogowych poziomych oraz Warunkami Technicznymi poziomego oznakowania dróg (POD -97).

Aplikację oznakowania poziomego należy wykonać na nawierzchni dokładnie suchej i dobrze oczyszczonej.

Oznakowanie poziome grubowarstwowe powinno spełniać także wymagania określone w OST D-07.01.01 Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych z 1998r.

7. Postanowienia końcowe

- Zastosowane oznakowanie pionowe powinno mieć wymiary znaków średnich (ostrzegawcze o długości boku 900 mm; zakazu i nakazu o średnicy 800 mm; informacyjne o długości podstawy 600 mm) i posiadać lica odblaskowe – wykonane z folii odblaskowych typu 2 oraz dla znaków D-6 na tle fluorescencyjnym.
- Pracownicy zatrudnieni przy oznakowanych robotach powinni być ubrani w odzież roboczą z elementami ostrzegawczymi odblaskowymi.
- Pokazane na schematach znaki oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy ustawiać w miejscach gdzie będą dobrze widoczne i same nie będą ograniczały widoczności.
- Obowiązki utrzymania zgodności oznakowania z niniejszym projektem oraz zabezpieczenia należytego stanu technicznego tego oznakowania spoczywa na zarządcy drogi.
- Minimum na 7 dni przed przystąpieniem do wykonywania robót należy powiadomić Policję, zarządcę drogi oraz zarządzającego ruchem o dokładnym terminie wprowadzenia organizacji ruchu.
- Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu: **31 grudzień 2023r.**

Opracowała: Danuta Bednarz