

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- zlecenie i wytyczne Inwestora
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500;
- wizja lokalna w terenie;
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Bieńczyce – Osiedle”
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
- Rozporządzenie 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..
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 stycznia 1986 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z dnia 1 marca 1986 r, z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem.
- Właściwe wytyczne i normy branżowe.

2. Zakres i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu dla budowy parkingu przy ul. Wacława Króla w ramach zadania pn.: „Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy parkingu przy stacji Trafo, ul. Wacława Króla 18, wraz z odwodnieniem, oświetleniem oraz przekładkami kolidującego uzbrojenia”.

Celem projektu jest polepszenie istniejących warunków parkingowych poprzez wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych na ul. Wacława Króla.

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

*Gmina Miejska Kraków reprezentowany przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
ul. Centralna 53
31-586 Kraków*

3. Sytuacja - stan istniejący

Ul. Wacława Króla jest drogą wewnętrzną w zarządzie ZDMK o nawierzchni bitumicznej, stanowiącą obsługę komunikacyjną przyległego terenu mieszkaniowo – usługowego. Wzdłuż ul. Wacława Króla zlokalizowane są również miejsca postojowe i ciągi piesze. W rejonie inwestycji jezdnia posiada szerokość 5,0 m, natomiast poza zakresem inwestycji jezdnia posiada szerokość

ok. 3,20 m.

Ul. Wacława Króla włącza się do ul. Gen. Witolda Urbanowicza (droga wewnętrzna), która posiada połączenie z ul. Xawerego Dunikowskiego (droga gminna). Wszystkie ulice posiadają jezdnię o nawierzchni bitumicznej.

Na terenie inwestycji zlokalizowane jest uzbrojenie podziemne i nadziemne tj. sieci oświetlenia ulicznego, kanalizacyjne, elektroenergetyczne, wodociągowe, gazowe, ciepłownicze.

4. Sytuacja - stan projektowany

Dla polepszenia warunków parkingowych na ul. Wacława Króla zaprojektowano dodatkowe miejsca postojowe. Na przedmiotowym istniejącym układzie komunikacyjnym przewiduje się wykonanie trzech miejsc postojowych prostokątnych o wymiarach 2,5 x 5,0 m. Dojście i dojazd do stacji Trafo zostanie zapewniona jak w chwili obecnej tj. poprzez teren zielony wokół stacji. Nawierzchnię miejsc postojowych przyjęto z kostki betonowej koloru szarego, poszczególne stanowiska należy rozdzielić rzędem kostki betonowej innego koloru. Na połączeniu miejsc postojowych i jezdni założono wykonanie krawężnika betonowego 15/30 o odkryciu 4 cm. Nawierzchnię miejsc postojowych od strony bezpiecznika ograniczać będzie krawężnik betonowy 15/30 cm o odkryciu 12 cm. Nawierzchnię bezpieczników przyjęto z kostki betonowej.

5. Rozwiązanie wysokościowe

Układ wysokościowy zaprojektowano przy uwzględnieniu:

- istniejącego zagospodarowania,
- prawidłowych warunków odwodnienia.

Pochylenia projektowanych miejsc postojowych uwarunkowane jest pochyleniem podłużnym istniejącej jezdni ul. Wacława Króla wynosi 3,5 %. Pochylenie dłuższej krawędzi miejsc postojowych założono 1%.

6. Odwodnienie

Spływ wód opadowych odbywać się będzie poprzez zapewnione spadki podłużne i poprzeczne w kierunku wpustów deszczowych. Wody opadowe z projektowanych miejsc postojowych odprowadzane będą do istniejącego wpustu deszczowego zlokalizowanego przy krawędzi jezdni.

7. Rozwiązania projektowe służące dostosowaniu infrastruktury drogowej do potrzeb osób niepełnosprawnych.

W rejonie projektowanych miejsc postojowych istnieje miejsce postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych.

8. Stan projektowany – oznakowanie

Charakterystyka robót

Planowane roboty związane z budową parkingu zostały podzielone na 2 główne etapy czasowej organizacji ruchu.

Termin rozpoczęcia robót: II kwartał 2023 r.

Czas trwania robót: 1 miesiąc

Dokładny termin rozpoczęcia i czas trwania robót określony zostanie we wniosku na zajęcie pasa drogowego.

Szczegóły oznakowania przedstawiono w części graficznej projektu.

Etap 1 (zgodnie z załączonymi rysunkami) - wykonanie kabla oświetlenia metodą przewiertu:

- zajęcie części jezdni z pozostawieniem około 2,75m do przejazdu,
- zajęcie części zieleni
- przeniesienie ruchu pieszego na drugą stronę drogi,
- wyznaczenie komór startowych, oraz komory odbiorczej

Etap 2 (zgodnie z załączonymi rysunkami):

- zajęcie części jezdni z pozostawieniem około 2,75m do przejazdu,
- zajęcie części zieleni

Wykopy należy zabezpieczyć zgodnie z przepisami BHP.

W czasie prowadzenia robót należy zapewnić dojazd i dojazd awaryjny do posesji.

9. Spodziewane utrudnienia i zagrożenia w ruchu

W związku z zajęciem części jezdni należy się spodziewać pogorszenia płynności ruchu .

Ze względu na charakterystykę prowadzonych prac wymienionych wyżej zagrożeń i utrudnień nie da się całkowicie wyeliminować. Jednak w celu ograniczenia ryzyka oraz uciążliwości dla ruchu kołowego i pieszego zaprojektowano oznakowanie pionowe oraz zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu ma za zadanie przyczynić się do minimalizacji ryzyka wystąpienia wypadku komunikacyjnego.

10. Zasady rozmieszczania tablic informacyjnych i znaków drogowych

Zasady ogólne:

Wszelkie znaki drogowe, tablice informacyjne i inne urządzenia ostrzegawczo-zabezpieczające przewidziane do wprowadzenia w związku z zajęciem pasa drogowego winny odpowiadać przepisom zawartym w „Rozporządzeniu 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”.

Zasady rozmieszczania tablic informacyjnych i znaków drogowych:

Oznakowanie miejsca zajęcia pasa drogowego należy wykonać w sposób wskazany na załączonym opracowaniu.

Ustawiając oznakowanie należy kierować się następującymi zasadami:

znaki i tablice nie mogą zasłaniać istniejących znaków drogowych, informatorów i sygnalizacji świetlnej

znaki i tablice nie mogą zasłaniać widoczności w rejonie skrzyżowania

dopuszcza się montowanie znaków na istniejących słupkach znaków drogowych lub słupach oświetlenia ulicznego, pod warunkiem, że nie mogą być na słupku więcej niż trzy znaki

Zabezpieczenie miejsca zajęcia pasa drogowego.

Miejsca zajęcia pasa drogowego należy zabezpieczyć barierami malowanymi w pasy białe - czerwone według symbolu „U”.

Zapory należy umieścić na stojakach o stabilnej konstrukcji na wysokości 0.90 - 1.10 m. nad poziomem drogi (licząc od górnej krawędzi zapory).

Na zaporach należy umieścić światła rozstawione co 2.00 m (instalacja elektryczna bezpieczna 24 V).

11. Czynności poprzedzające zajęcie pasa drogowego.

Przed zajęciem pasa drogowego należy uzyskać u Zarządcy Drogi pisemne zezwolenie na zajęcie pasa drogowego, uwzględniające termin i okres zajęcia pasa drogowego oraz wykonać i ustawić w określonych miejscach wskazanych projektem oznakowanie (oznakowanie do czasu odbioru zastąpione).

Uwagi ogólne.

W czasie prowadzenia robót należy zapewnić stałą kontrolę ustawionego zabezpieczenia, oświetlenia, oznakowania zastępczego, a stwierdzone usterki niezwłocznie likwidować.

Po zakończeniu zajęcia pasa drogowego teren należy przywrócić do stanu pierwotnego i przekazać Zarządcy Drogi.