

## **SPIS ZAWARTOŚCI**

0. Opis techniczny

1. Plan orientacyjny

skala 1:10000

2. Docelowe oznakowanie

skala 1:500

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Zlecenie inwestora – ZDMK
- Projekt budowlany dla przedmiotowej inwestycji
- Podkład sytuacyjno – wysokościowy w skali 1: 500
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania wykonana dla potrzeb projektu;
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 (z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych - Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60 (z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (z późn. zm.);
- 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 (z późn. zm.);
- Bieżące ustalenia z Zamawiającym i przedstawicielami organów opiniujących.

### **2. ZAKRES ROBÓT**

Niniejsze opracowanie ma na celu zaprojektowanie docelowego oznakowania na projektowanej ul. Działkowej w Krakowie (od skrzyżowania z ul. Laskową do granicy drogi publicznej).

### **3. WARUNKI RUCHOWE, STAN ISTNIEJĄCY ORAZ STAN PROJEKTOWANY UKŁADU DROGOWEGO**

Ulica Działkowa na odcinku objętym opracowaniem jest drogą publiczną kategorii gminnej, posiada jezdnię asfaltową o szerokości ok. od 4,4m do 5,30m. Na odcinku objętym opracowaniem droga nie posiada ciągów pieszych. Na dalszym odcinku ulica stanowi drogę wewnętrzną objętą strefą ruchu.

Ul. Działkowa łączy się z ul. Laskową (drogą publiczną kategorii gminnej) poprzez skrzyżowanie z pierwszeństwem ruchu określonym zasadami ogólnymi. Ponadto ul. Laskowa zlokalizowana jest w strefie „Tempo 30”.

Zaprojektowano przebudowę ul. Działkowej, uwzględniając istniejące ogrodzenia oraz pas drogowy. Ul. Działkową zaprojektowano jako drogę klasy D, kategorii gminnej.

Zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,0m, na której dopuszczony zostanie ruch pieszy poprzez objęcie projektowanego odcinka strefą zamieszkania. Jezdnię obramowano krawężnikiem betonowym. Za krawężnikami przewidziano zieleńce. Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z kostki betonowej bezfazowej typu Behaton koloru szarego. Wzdłuż ul. Działkowej wyznaczono miejsca z dopuszczeniem parkowania w formie pasa postojowego. W celu uspokojenia ruchu przewidziano również prefabrykowane wysepki zawężające lokalnie jezdnię.

W związku z przebudową ul. Działkowej przewiduje się przebudowę oraz remont istniejących zjazdów. Przedmiotowe rozwiązanie zjazdów zakłada przejazd przez krawężnik betonowy z odkryciem 4cm oraz skosy wyjazdowe 1:1.

W ramach zadania przewidziano przebudowę istniejącego skrzyżowania ul. Działkowej z ul. Laskową. Przedmiotowe skrzyżowanie zaprojektowano jako wyniesione, o nawierzchni z kostki brukowej betonowej typu Behaton, czerwonej, o najazdach na długości 1,5m. Zaprojektowano wyłukowania o wartościach  $R=6,0m$ . Również na początku opracowania zaprojektowano wyniesienie, o nawierzchni z kostki brukowej betonowej typu Behaton, czerwonej, o najazdach na długości 1,0m.

W rejonie skrzyżowania przewidziano lokalizację przejść dla pieszych. Na przejściach zastosowano nawierzchnie z kostki brukowej integracyjnej betonowej koloru czerwonego z wypustkami szerokości 0,6m oraz krawężnik betonowy 15/30cm z odkryciem 2cm.

#### **4. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE**

Zaprojektowano oznakowanie pionowe i poziome przy następujących założeniach:

- objęcie odcinka drogi publicznej ul. Działkowej strefą zamieszkania;
- uspokojenie ruchu;
- wyznaczenie miejsc postojowych.

Dla powyższych założeń zaprojektowano znaki D-40 oraz D-41 ustawione na początkach wyniesienia nawierzchni (najazd z prędkością 20km/h). Wyniesienia oznakowano liniami P-25. Dla dodatkowego uspokojenia ruchu przewidziano lokalizację naprzemienną szykan przykręcanych.

### Analiza zasadności zastosowania strefy zamieszkania

Analiza danych o wypadkach drogowych wykazuje brak takich zdarzeń. Niemniej jednak za objęciem strefą zamieszkania projektowanego odcinka ulicy przemawia:

- brak wydzielonych ciągów pieszych i konieczność zapewnienia pieszym bezpiecznego ciągu komunikacyjnego,
- konieczność maksymalnego ograniczenia prędkości i parkowania
- ustalenia dokonywane na etapie uzyskiwania opinii i uzgodnień.

## **5. CZYNNOŚCI POPRZEDZAJĄCE ZAJĘCIE PASA DROGOWEGO**

Przed wprowadzeniem docelowej organizacji ruchu należy uzyskać u organu zarządzającego ruchem zatwierdzenie niniejszej dokumentacji projektowej - docelowej organizacji ruchu. Przed wprowadzeniem docelowej organizacji ruchu należy powiadomić ww. organ o planowanym terminie wprowadzenia projektowanych zmian.

## **6. UWAGI OGÓLNE**

W czasie wprowadzania zmiany organizacji ruchu należy zapewnić właściwe bezpieczeństwo ruchu. Wymiary i rodzaj znaków należy zastosować zgodnie z 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. Projekt oznakowania nie zawiera zabezpieczenia na czas prowadzonych prac wynikającego z przepisów BHP. W przypadku wkopywania znaków należy dla uniknięcia kolizji sprawdzić usytuowanie uzbrojenia podziemnego.

W trakcie prowadzonych prac mogą wystąpić zagrożenia związane z ruchem pojazdów budowy, przebywaniem pracowników realizujących montaż i demontaż oznakowania.

## **7. CZAS REALIZACJI**

Planowany termin realizacji projektu: 2 kwartał 2023.

*Termin może ulec zmianie.*