

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. *w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach i wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. Nr 177, poz. 1729);
- Załączniki nr 1-4 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 z późn. zm.);
- Podkład mapowy sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500;
- Wizja lokalna w terenie.

2. Zakres opracowania

Przedmiotem inwestycji w zakresie branży drogowej jest budowa chodnika na istniejących terenach zielonych wzdłuż wschodniej krawędzi jezdni ul. Kwartowej, będącej drogą wewnętrzną. Chodnik został zaprojektowany na odcinku ok. 70m, będzie posiadał szerokość 2.00m (bez wliczania szerokości krawężnika i obrzeża). Całość inwestycji położona jest w Krakowie, dzielnica Prądnik Czerwony

Projekt organizacji ruchu obejmuje wykonanie oznakowania pionowego i poziomego przebudowanego odcinka drogowego przy ul. Kwartowej

3. Opis stanu istniejącego

Ulica, w ciągu której zostaną przeprowadzone prace budowlane, przebiega w obszarze zabudowanym. W strefie ograniczonej prędkości do 30km/h. Wjazd oznaczony jest jako droga wewnętrzna – znaki ustawione m.in. przy ul. Dobrego Pasterza.

W stanie istniejącym na terenie przedmiotowej inwestycji znajduje się zieleń niska nieurządzona oraz zadrzewienia. Przebieg chodnika zaprojektowano tak, aby nie doszło do kolizji z istniejącymi drzewami. W pobliżu projektowanego przejścia dla pieszych w pobliżu ul. Marchołta zachodzi kolizja z istniejącym ogrodzeniem, przewidzianym do przestawienia.

Zakres inwestycji znajduje się na terenach KDD.2 (tereny dróg dojazdowych), KDW.4, KDW.8 (tereny dróg wewnętrznych), KU.8 (tereny obsługi i urządzeń komunikacyjnych), MN.6 (tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej) oraz ZP.4 (tereny zieleni urządzonej – publicznie dostępne parki) miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Prądnik Czerwony Wschód”.

Zgodnie z zapisami MPZP:

Uchwała nr CIX/2890/18 z dnia 12 września 2018r.:

§ 16. Z wyłączeniem Terenów komunikacji, w przeznaczeniu poszczególnych terenów mieści się zieleń towarzysząca budynkom i obiektom budowlanym oraz obiekty i urządzenia budowlane zapewniające ich prawidłowe funkcjonowanie, takie jak:

[...]

2) dojścia piesze;

[...]

§ 33.

[...]

9

2. Tereny dróg publicznych przeznaczone są pod budowlę drogowe, w tym chodniki wraz z przynależnymi odpowiednio, drogowymi obiektami inżynierskimi,

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

urządzeniami i instalacjami, służącymi do prowadzenia i obsługi ruchu drogowego oraz dla potrzeb zarządzania drogą.

[...]

4. Tereny dróg wewnętrznych przeznaczone są pod budowle drogowe, odpowiednio do ich funkcji w zakresie obsługi ruchu, wraz z przynależnym drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami i instalacjami, służącymi do prowadzenia i obsługi ruchu.

W związku z powyższym, inwestycja drogowa jest zgodna z obowiązującym MPZP.

4. Opis projektowanych rozwiązań

Zaprojektowano chodnik szerokości 2.00m w przypadku jego lokalizacji bezpośrednio przy jezdni i szerokości 1.50m w pozostałych przypadkach. Do szerokości chodnika nie wliczano szerokości krawężnika i obrzeża. Chodnik ma swój początek na wysokości budynku nr 3 zlokalizowanego na działce nr 131/72, zaś swój koniec w pobliżu krzyżowania się z ul. Marchołta. Chodnik zostanie oddzielony od jezdni krawężnikiem betonowym 20/30 o odsłonięciu $h=12\text{cm}$ (na zjeździe naprzeciwko budynku nr 8 zniżenie do odsłonięcia $h=2\text{cm}$). Projekt przewiduje wykorzystanie istniejącego krawężnika zlokalizowanego po wschodniej stronie jezdni ul. Kwartowej. Zostanie on jedynie skorygowany w miejscu obniżenia na zjeździe naprzeciw budynku nr 8.

W pobliżu krzyżowania się z ul. Marchołta zaprojektowano wyniesione sugerowane przejście dla pieszych o szerokości 4m. Wzdłuż przejścia zaprojektowano pas informacyjny z betonowej kostki brukowej z wypustkami wraz z rowkami naprowadzającymi. Przejście zaprojektowano jako wyniesione, z pozostawieniem odkrycia krawężnika na przejściu do $h=2\text{cm}$. W tym celu zastosowano wyniesienie przejścia o 10cm względem istniejącego poziomu jezdni. Dojazdy do wyniesionego

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

przejścia zaprojektowano na odcinku 2m, co daje dodatkowe pochylenie podłużne 5% na odcinku dojazdu.

Również od strony budynku nr 3 (południowa część inwestycji), zaprojektowano wyniesione sugerowane przejście o szerokości 2.5m w poprzek istniejącego zjazdu. Obniżenie krawężnika na przejściu do odkrycia $h=2\text{cm}$. W tym celu zastosowano wyniesienie przejścia o 10cm względem istniejącego poziomu jezdni zjazdu. Dojazdy do wyniesionego przejścia zaprojektowano na odcinku 2m, co daje dodatkowe pochylenie podłużne 5% na odcinku dojazdu.

W wypadku przejścia przez zjazd w naprzeciwko budynku nr 8 zrezygnowano z wynoszenia przejścia. Wykonując analogiczne przejście jak przy budynku nr 3 (2m dojazdu do przejścia, 2.5m przejścia, 2m dojazdu do przejścia) doszłoby do ingerencji w istniejącą zatokę postojową na działce 131/39. Ponadto zasłaby konieczność wycinki drzewa zlokalizowanego na północ od istniejącego zjazdu. Należy zauważyć, że w/w zjazd prowadzi jedynie kilkudziesięciu miejsc postojowych i kilkunastu garaży – większość ruchu w kierunku zachodnim (ul. Strzelców) prowadzony jest poprzez zjazd przy budynku nr 3.

Ponadto w tym miejscu odsunięto chodnik od jezdni w taki sposób, aby nie zasłała konieczność wycinki istniejących drzew, przebudowy istniejącego słupa elektroenergetycznego oraz istniejącej studni teletechnicznej.

Z uwagi na kolizję z ogrodzeniem w pobliżu projektowanego przejścia dla pieszych zaprojektowane jego przestawienie (wraz z furtką) o ok. 1.35m od jego istniejącego przebiegu. Ponadto w tym miejscu zaprojektowano schody terenowe stanowiące dojście do terenów za ogrodzeń. Rzeczne schody posiadają dwa stopnie szerokości 30cm i wysokości 15cm. Szerokość biegu 1.50m, konstrukcja nawierzchni taka sama jak dla chodnika.

Chodnik zostanie oddzielony od terenów zielonych obrzeżem betonowy 8/30 o odsłonięciu $h=3\text{cm}$ oraz bez odsłonięcia w miejscach, gdzie zachodzi spływ wody z chodnika na tereny zielone. Chodnik będzie posiadał nawierzchnię z betonowej kostki brukowej bezfazowej. Pochylenie poprzeczne chodnika wynosi 2% w kierunku jezdni. Projekt drogowy jest sytuacyjnie i wysokościowo dowiązany do stanu istniejącego.

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Warunki techniczne oznakowania – Wielkość i wykonanie) przyjętego oznakowania należy wykonać zgodnie z Załączniki nr 1-4 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 z późn. zm.).

Zaprojektowane oznakowanie:

- A-11a – 3 szt.
- B-36 – 4 szt
- B-35 – 1 szt
- T –1 – 3 szt
- T-25a – 3 szt
- T-25b – 1 szt
- P-25
- Punktowe elementy odblaskowe (PEO) – barwy białej. W odległości 1m od wyniesienia. Usytuowane liniowo równolegle do osi wyniesieni.

5. Mogące wystąpić zagrożenia

W trakcie wykonywania robót budowlanych związanych z wykonywaniem elementów oznakowania docelowej organizacji ruchu zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi wynika z prowadzenia robót w zasięgu działania maszyn i sprzętu budowlanego oraz prac wykonywanych przy ruchu samochodowym (zagrożenie wypadkowe), dodatkowe zagrożenie może stanowić nieuwaga pracowników wykonujących prace związane z wykonaniem robót wyżej określonych.

Prace należy wykonywać przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, zapewniających dostateczną widoczność. W czasie prowadzenia robót w pasie

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

drogowym należy zapewnić stałą kontrolę ustawionego oznakowania, a stwierdzone nieprawidłowości natychmiast usunąć.

Każdy z pracowników przed przystąpieniem do wykonywania robót powinien być poinstruowany o sposobie ich realizacji. Instruktażu powinien dokonać kierownik budowy. Należy zwrócić szczególną uwagę na przestrzeganie przepisów BHP, zgodnie z zasadami sztuki budowlanej pod nadzorem osoby do tego uprawnionej.

W celu wyeliminowania zagrożenia należy przestrzegać przepisów BHP oraz zastosować urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w trakcie wykonywania docelowej organizacji ruchu.

6. Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Przewidywany termin to II połowa 2022r. Ostateczny termin zostanie ustalony na etapie przetargu.

7. Uwagi:

Niniejszy projekt nie upoważnia do podjęcia robót w pasie drogowym. Po jego zatwierdzeniu, należy uzyskać zezwolenie na zajęcie pasa drogowego na czas wykonywanych robót drogowych.

Za wykonywane roboty, bezpieczeństwo i utrzymanie oznakowania odpowiada kierownik robót. Wszelkie użyte do oznakowania docelowego znaki drogowe i inne urządzenia powinny odpowiadać warunkom technicznym zawartym w 4 punkcie projektu.

OPRACOWAŁ: