

SPIS ZAWARTOŚCI

1. Opis techniczny
2. Plan orientacyjny – rys. 1 skala 1:20000
3. Projekt docelowej organizacji ruchu – rys. 2 skala 1:500

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Podkład sytuacyjno – wysokościowy w skali 1: 500
- Prawo o ruchu drogowym
- 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
- Zlecenie inwestora
- Uzgodnienie projektu budowlanego

2. ZAKRES ROBÓT

Niniejsze opracowanie ma na celu zaprojektowanie nowego oznakowania na drodze dla rowerów wzdłuż ul. Conrada w Krakowie.

3. WARUNKI RUCHOWE I STAN ISTNIEJĄCY

Ul. Josepha Conrada jest drogą publiczną kategorii krajowej, posiada dwie jezdnie jednokierunkowe po 2 pasy ruchu. Nawierzchnia jezdni wykonana jest z mieszanki mineralno-bitumicznej o szerokości jezdni ok. od 7,0m do 10,5m. Jezdnia w stanie istniejącym obramowana jest krawężnikiem. Po północnej stronie zlokalizowany jest bezpiecznik o szerokości 0,5m (jedna płytka chodnikowa 50x50). Po stronie inwestycji ul. Conrada nie posiada ciągów pieszych, ani drogi dla rowerów. Wzdłuż ul. Conrada obowiązuje ograniczenie prędkości do 70 km/h, natomiast w rejonie skrzyżowania z ul. Sosnowiecką obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h.

4. SPOSÓB OZNAKOWANIA

W związku z uzyskaniem uzgodnienia dla projektu budowlanego branży drogowej dla budowy drogi dla rowerów wzdłuż ul. Conrada w Krakowie projektuje się docelową organizację ruchu przedstawioną w niniejszym opracowaniu.

Zaprojektowano drogę dla rowerów o szerokości 2,0m, którą na wysokości salonu samochodowego BMW poszerzono do 3,0m. Projekt przewiduje barierę energochłonną z pochwytem zamontowanym na wysokości 1,2m oddzielającą projektowaną drogę dla rowerów od istniejącej jezdni ul. Conrada. Bariera zaprojektowana została 0,5m od krawędzi jezdni. Dodatkowo dla bezpieczeństwa rowerzystów od strony skarpy zaprojektowano barierę

U-11a o wysokości 1,2m. Pomiedzy projektowaną drogą dla rowerów, a istniejącymi ciągami pieszymi zastosowano rozdział z dwóch rzędów kostki ułożonych pod kątem z 2 cm różnicą wysokości.

W ramach docelowej organizacji ruchu oznakowano projektowaną drogę dla rowerów poprzez przestawienie istniejących znaków poza obszar kolizji, zastosowanie znaków pionowych D-6b oraz poziomych P-23.

Lokalizacja poszczególnych znaków została pokazana w załącznikach graficznych.

Wszystkie projektowane znaki wzdłuż projektowanej DDR należy umieścić na wysokości 2,5m.

Wszystkie przestawiane znaki należy zamontować na wysięgniku, poza znakiem B-36.

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 oznakowania.

7. CZAS REALIZACJI

Planowany termin realizacji projektu: III kwartał 2021.

Termin może ulec zmianie.