

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ OPISOWA

1	ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE	3
2	PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU	4
3	ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW	5
4	PRZEWIDYWANY TERMIN WPOWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	6

1 ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE

1.1 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem opracowania jest zgłoszenie robót dla przebudowy istn. chodników i zjazdów, budowy chodników i ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Gen. S. Maczka, związanych z zamierzeniem realizacyjnym Gminy Piekary Śląskie pod nazwą:

„Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz ze ścieżkami rowerowymi w Piekarach Śląskich - etap II”

– Trasa rowerowa nr 23 odcinek A1 - wzdłuż ul. Gen. St. Maczka, od skrzyżowania ul. Papieża Jana Pawła II z ul. Gen. St. Maczka do połączenia z Trasą nr 1 (ul. Olimpijska)

1.2 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania są następujące dokumenty:

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem i biurem projektowym;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. 2017 r. poz. 1332, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2013r., poz. 1129, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2031 oraz z 2016 r. poz. 1250 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012r. poz. 463, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012 r. poz. 462, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126, 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.);

1.3 Materiały wyjściowe

Materiały wyjściowe do projektowania stanowią następujące opracowania:

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem i biurem projektowym
- Kopia mapy zasadniczej pozyskana z Ośrodka Dokumentacji Geodezyjno-Kartograficznej w Piekarach Śląskich.
- Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
- Warunki techniczne pozyskane od gestorów sieci.
- Wizje lokalne w terenie.
- Ustalenia z Inwestorem.
- Akty prawne, wytyczne i normy.

1.4 Lokalizacja inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w Piekarach Śląskich wzdłuż ul. Gen. S. Maczka. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie zabudowanym.

1.5 Zakres przedmiotowej inwestycji

W zakres robót przedmiotowej inwestycji wchodzi:

- budowa i remont istn. chodników
- budowa ścieżki rowerowej
- przebudowa istn. zjazdów
- wymiana nawierzchni jezdni
- przebudowa i budowa miejsc postojowych
- wykonanie wycinki kolidujących drzew
- wykonanie nasadzeń
- przebudowa oświetlenia ulicznego
- przebudowa hydrantów
- regulacja wysokości istniejących wpustów, studzienek wodociągowych, kanalizacyjnych, teletechnicznych, gazowych
- przebudowa odwodnienia w zakresie studni kanalizacyjnej, wpustów ulicznych i przykanalików
- zabezpieczenie kolidującej infrastruktury technicznej
- oznakowanie poziome i pionowe.

1.6 Istniejące zagospodarowanie terenu

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w Piekarach Śląskich wzdłuż ul. Gen. S. Maczka. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie zabudowanym.

Wzdłuż ul. Gen. S. Maczka zlokalizowany jest istniejący ciąg pieszy o nawierzchni z kostki betonowej o szerokości min 2,0m.

Na długości ul. Gen. S. Maczka występują zjazdy do posesji, skrzyżowania z innymi drogami.

W granicach opracowania lokalnie występuje istniejące uzbrojenie:

- sieć gazowa,
- sieć wodociągowa,
- sieć energetyczna,
- sieć teletechniczna,
- kanalizacja deszczowa i sanitarna

1.7 Roboty drogowe

Przyjęte typy konstrukcji nawierzchni przedstawiono poniżej.

a) Konstrukcja remontu istn. nawierzchni

grubość [cm]	warstwa
4	warstwa ścieralna AC 11S
	istn. konstrukcja nawierzchni

b) Konstrukcja nawierzchni chodnika

grubość [cm]	warstwa
8	nawierzchnia z kostki brukowej betonowej szarej
3	podsyпка cementowo – piaskowa 1:4
20	podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3 o uziarnieniu 0/31,5
	doprowadzenie podłoża do nośności G1*

c) Konstrukcja nawierzchni chodnika wzmocniona pod ruch pojazdów

grubość [cm]	warstwa
8	nawierzchnia z kostki brukowej betonowej szarej

3	podsyпка cementowo – piaskowa 1:4
20	podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3 o uziarnieniu 0/31,5
15	podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej CNR o uziarnieniu 0/31,5
	doprowadzenie podłoża do nośności G1*

d) Konstrukcja nawierzchni ścieżki rowerowej

grubość [cm]	warstwa
4	warstwa ścierna AC 8S
4	warstwa wiążąca AC 11 W
20	podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3 o uziarnieniu 0/31,5
	doprowadzenie podłoża do nośności G1*

e) Konstrukcja nawierzchni ścieżki rowerowej wzmocnionej pod ruch pojazdów

grubość [cm]	warstwa
4	warstwa ścierna AC 8S
4	warstwa wiążąca AC 11 W
20	podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3 o uziarnieniu 0/31,5
15	podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej CNR o uziarnieniu 0/31,5
	doprowadzenie podłoża do nośności G1*

f) Konstrukcja nawierzchni zjazdów i drogi manewrowej do przebudowy, miejsc postojowych

grubość [cm]	warstwa
8	nawierzchnia z kostki brukowej betonowej szarej
3	podsyпка cementowo – piaskowa 1:4
20	podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3 o uziarnieniu 0/31,5
15	podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej CNR o uziarnieniu 0/31,5
	doprowadzenie podłoża do nośności G1*

Na etapie realizacji robót Wykonawca jest zobowiązany do sprawdzenia nośności podłoża i w razie konieczności doprowadzenia podłoża do nośności G1. W miejscach występowania gruntów nośności podłoża G3 należy zastosować wzmocnienie podłoża za pomocą spoiwa hydraulicznego gr.10cm.

2 PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

W rejonie przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów projektuje się oznakowane za pomocą znaków pionowych D-6b, D-6a oraz poziomych P-10 oraz P-11 z czerwoną powierzchnią przejazdu.

Przed przejściami dla pieszych oraz przejazdami dla rowerzystów projektuje się znaki P-14.

Ścieżki rowerowe oraz ciąg pieszo-rowerowy przewiduje się oznakować znakami C-13, C-13/16 oraz P-23 i P-26.

3 ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW

W celu zapewnienia widoczności znaku z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy stosować folię odbłaskową typu 1 oraz folię typu 2 w przypadku znaków D-6b. Lica znaków drogowych powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorymetryczne w zakresie odbłaskowości i barwy.

Odwrotna strona tarczy znaku i tabliczki, jeżeli nie jest wykorzystana do umieszczenia znaku dla jadących z przeciwnego kierunku, powinna mieć barwę szarą. Na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odbłaskowej użytej do wykonania lica znaku oraz miesiąc i rok jego produkcji.

Tarcze znaków należy odchylić w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Odległości znaków od krawędzi korony drogi z poboczem powinna wynosić min. 0,5m. Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku. Znaki drogowe umieszczone poza krawędzią jezdni ponad 2,0 m należy umieścić na giętym wysięgniku tak aby zachować odpowiednią odległość oraz skrajnię pieszego.

W projekcie stałej organizacji ruchu zastosowano wielkości znaków małe na drogach dla rowerów, drogach dla rowerów i pieszych oraz drogach dla pieszych. Znaki D-6b projektuje się jako średnie.

4 PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu – do 31.12.2022 r.

Szczegółowe rozwiązania projektowanego oznakowania pionowego przedstawiono na rysunkach znajdujących się w części graficznej niniejszego opracowania.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS RYSUNKÓW DO DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

1 Orientacja

2.0 Legenda

2.1 Plan sytuacyjny