

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Dane ogólne

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla zadania: „Budowa budynku wielorodzinnego z garażem podziemnym, na terenie działek nr ew. 29, 31, 33, 34, 35, 37 z obr. 4-10-05, przy ul. Korzona, na terenie Dzielnicy Targówek, w Warszawie”.

1.2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania są następujące dokumenty:

- *Decyzję o Warunkach Zabudowy wydaną przez Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy nr 27/T/09 z dnia 06.07.2009 r.*
- Pozytywnej opinii Burmistrza Dzielnicy Targówek m. st. Warszawy nr 6/09 z dnia 12.05.2009r.
- Projekt posiada pozytywne uzgodnienie lokalizacji oraz geometrii rozwiązań z Zarządcą Drogi.

2. STAN ISTNIEJĄCY

Ulica Korzona jak i ul. Chyrowska są drogami gminnymi. Ulice posiadają przekrój jednoprzestrzenny po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Ul. Korzona posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 6 m natomiast nawierzchnię ul. Chyrowskiej stanowi zabruk z kamienia naturalnego a jej szerokość wynosi ok. 5.5 m. Istniejące chodniki w rejonie inwestycji wykonane są z betonowej kostki brukowej. Przy krawędzi jezdni ul. Korzona zlokalizowane są miejsca prostopadłe postojowe dla pojazdów osobowych o nawierzchni z betonowej kostki brukowej.

Zieleń wysoka w rejonie przedmiotowej inwestycji to przede wszystkim zieleń urządzona, związana z istniejącym układem komunikacyjnym. Stanowią ją różno wiekowe nasadzenia drzew i krzewów ciągnące się wzdłuż ul. Korzona. Zieleń przewidziano do zachowania.

Zjazdy stanowiące przedmiot niniejszego opracowania zlokalizowano na działkach nr ew. 44 ul. Korzona oraz nr ew. 24/2 ul. Chyrowska. Projektowane chodniki zlokalizowane są na działkach stanowiących własność Inwestora.

3. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Zjazdy oraz ciągi piesze stanowiące przedmiot opracowania zostaną wykonane z kolorowej kostki betonowej wibroprasowanej. Szerokości zjazdów wynosić będą 4.50m z czego 3.0m stanowić będzie jezdnia przeznaczona dla ruchu pojazdów oraz 2x0.75m pobocza. Długości zdeterminowane są istniejącym i projektowanym zagospodarowaniem terenu. Krawędzie zjazdów z ul. Korzona zostaną wyokrąglone łukami o promieniu 3.00m, natomiast ze względów, iż zjazd z ul. Chyrowskiej całą swą długością pokrywa się z szerokością istniejącego chodnika zdecydowano się na skosy o pochyleniu krawędzi 1:1. Projektowana szerokość ciągów pieszych to 1.5 m.

Zaprojektowane pochylenia podłużne zjazdów nie przekraczają 5%, Natomiast w miejscu przecięcia zjazdu z projektowanymi chodnikami pochylenia podłużne zjazdów nie będą przekraczać 3%. Rozwiązania wysokościowe projektowanych chodników dostosowano do istniejącego zagospodarowania terenu a spadek podłużny nie będzie przekraczać 6%. Szczegółowe rozwiązania wysokościowe projektowanych ciągów

pieszych wewnątrz działki inwestora przedstawiono w oddzielnym tomie niniejszego projektu tj. wg opracowania branży architektura.

Bardzo istotnym elementem, na który zwrócono uwagę dobierając rozwiązania projektowe jest bezpieczeństwo ruchu pieszych w rejonie projektowanych zjazdów. Dlatego też dodatkowo ze względu na znaczące pochylenia podłużne projektowanych ramp zjazdowych tj. 8% na pierwszym metrze i 15 % na dalszej jej części zdecydowano przeprojektować istniejące ciągi piesze zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie ramp (rys 3.01). W rejonie południowego zjazdu z ul. Korzona skorygowano przebieg istniejącego ciągu pieszego i odsunięto je w kierunku krawędzi jezdni. Niemniej jednak projektowany chodnik nie będzie zlokalizowany bezpośrednio przy krawędzi jezdni. Projektuje się bowiem bufor (opaskę) o szerokości ok. 0.8m – 1.0m w celu zminimalizowania zagrożeń mogących powstać od ruchu pojazdów poruszających się po ul. Korzona. Przy zjeździe północnym z ul. Korzona nie przewiduje się zmian w stosunku do istniejącego przebiegu chodnika.

Kolejnym równie ważnym elementem projektowym jest zapewnienie poprawnego odwodnienia projektowanego układu. Ma to ogromny wpływ na trwałość i bezpieczeństwo konstrukcji. Poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych wodę opadową i roztopową przewiduje się skierować do istniejącego systemu odwodnienia. Rozwiązanie takie nie powoduje zwiększenia ilości wód odprowadzanych do istniejącego systemu odwodnienia. Dodatkowo też od strony ulic przy krawędzi zjazdów zaprojektowano krawężnik najazdowy, który został wyniesiony w stosunku do istniejącej krawędzi jezdni o 2 cm co stanowić będzie oddzielenie inwestycji od napływu wody z terenów przyległych.

Ze względów na wymagane zachowanie pola widoczności dla pojazdów konieczna jest likwidacja części miejsc postojowych zlokalizowanych przy krawędzi jezdni ul. Korzona. Przewidziane do likwidacji miejsca postojowe (ilość) zostały pozytywnie uzgodnione z Zarządcą drogi. Proponowane stanowiska postojowe przeznaczone do likwidacji przedstawiono na rysunku 3.01. Również w uzgodnieniu z Zarządcą drogi przy zjeździe południowym z ul. Korzona wydzielono z częściowo likwidowanych miejsc postojowych jedno stanowisko dla osoby niepełnosprawnej.

Od strony ul. Chyrowskiej projektuje się parking dachowy (wg branży architektura) na 8 miejsc postojowych między, którymi projektuje się składowisko do gromadzenia odpadów. Dlatego też odbiór nieczystości przewiduje się od strony ul. Chyrowskiej z zastrzeżeniem, iż pojazd odbierający odpady nie będzie wjeżdżał na teren Inwestora.

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

ZJAZDY:

- 8 cm – warstwa ścieralna; kostka betonowa, wibroprasowana
- 3 cm – podsypka cem. - piaskowa 1:4
- 20 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31.5 mm stabilizowanego mechanicznie,
- 15 cm – w-wa odcinająca z mieszanki niezwiązanej - pospółka

CIĄGI PIESZE:

- 8 cm – warstwa ścieralna; kostka betonowa, wibroprasowana
- 3 cm – podsypka cem. - piaskowa 1:4
- 15 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31.5 mm stabilizowanego mechanicznie,
- podłoże doprowadzone do G1

Opisane rozwiązania przedstawiono w części rysunkowej projektu wykonawczego.

4. INŻYNIERIA RUCHU

4.1 Istniejąca organizacja ruchu

Istniejącą organizację ruchu w rejonie inwestycji stanowi oznakowanie poziome, pionowe oraz elementy bezpieczeństwa ruchu zlokalizowane wyłącznie w rejonie istniejących przejść dla pieszych i skrzyżowań co przedstawiono na rysunku 2.01.

4.2 Docelowa organizacja ruchu

Projekt organizacji ruchu został opracowany w oparciu o „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach”.

Bezpieczeństwo użytkowania na drogach, zostanie zapewnione poprzez skorygowanie istniejącego oznakowania poziomego i pionowego oraz ustawienie odpowiednich elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4.3 Oznakowanie pionowe

Dla zapewnienia widoczności znaku pionowego z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, lica znaków należy wykonać z materiałów odblaskowych. Dla ujednolicenia lica znaków umieszczonych przy drogach zostaną wykonane z folii typu 2. Zastosowano oznakowanie z grupy wielkości „Małe”. Znaki pionowe należy umieszczać, zachowując co najmniej minimalny odstęp 10m pomiędzy nimi. Oznakowanie zaprojektowano z uwzględnieniem skrajni pionowej i poziomej. W związku projektowaną konstrukcją parkingu dachowego od strony ul. Chyrowskiej umieszczono informację o zamknięciu wjazdu dla pojazdów o masie większej niż 3,5t. Ponadto uwzględniając jednokierunkową organizację ruchu wewnątrz parkingu podziemnego zaprojektowano odpowiednie oznakowanie pionowe co przedstawiono na rys. 3.01. Dodatkowo ze względów bezpieczeństwa na teren parkingu podziemnego będzie obowiązywał zakaz wjazdu dla pojazdów wyposażonych w instalację LPG.

4.4 Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się dobrą widocznością w ciągu całej doby, wysokim współczynnikiem odblaskowości, odpowiednią szorstkością, odpowiednim okresem trwałości, odpornością na ścieranie i zabrudzenie, szybką metodą aplikacji. Na projektowanych zjazdach nie projektuje się oznakowania poziomego niemniej jednak w rejonie zjazdu północnego z ul. Korzona ze względu, iż istniejąca linia pozioma (P-4) zachodzi swym zakresem na projektowany zjazd co jednocześnie uniemożliwiłoby wjazd na posesję od strony ul. Złotopolskiej. Projektuje się skrócenie długości linii P-4 z 12 m do 8 m. Opisane rozwiązanie przedstawiono na rysunku nr 3.01. Projektuje się użycie oznakowania cienkowarstwowego.

Oznakowanie należy wykonać z zachowaniem minimalnych odległości podanych w szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkach ich umieszczania na drogach – 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.

4.5 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Ze względu na zminimalizowanie niebezpieczeństwa wtargnięcia pieszego przed nadjeżdżający pojazd projektuje się wygradzenia dla pieszych typu U-12 wzdłuż nowego przebiegu chodnika w rejonie zjazdu południowego z ul. Korzona. Kolejnym elementem poprawiającym bezpieczeństwo w rejonie zjazdu południowego jest sygnalizacja świetlna ostrzegawcza zamontowana do projektowanego budynku wielorodzinnego. Sygnalizacja będzie zintegrowana z bramą wyjazdową z podziemnego parkingu od strony ul. Korzona. Dodatkowo zaprojektowano kompaktowe lustro szerokokątne 180° z bardzo mocnego, odpornego na uderzenia szkła akrylowego o wysokiej jakości optycznej. Rozwiązania opisane powyżej przedstawiono na rysunku 3.01.

4.6 Organizacja ruchu na czas realizacji robót

Ze względu na złożoność procesu budowlanego, technologię i harmonogram robót jaki może przyjąć Wykonawca zadania projekt organizacji ruchu drogowego na czas prowadzenia robót w pasie drogowym kieruje się na Wykonawcę zadania. Projekt ten podlega zatwierdzeniu przez Inżyniera Ruchu.

4.7 Przewidywany termin wprowadzenia Stałej Organizacji Ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to : III kwartał 2016 r.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys.	1.00	Plan orientacyjny	skala 1:10000,
Rys.	2.01	Istniejąca organizacja ruchu	skala 1:500,
Rys.	3.01	Projekt docelowej organizacji ruchu	skala 1:500,
Rys.	4.01	Pola widoczności	skala 1:500.