

„Przebudowa ulicy Marka Prawego w Strzelcach Opolskich”

założenia do projektowania

I. Zakres rzeczowy projektowanego zadania:

1. Przebudowa istniejącej drogi pod kątem dostosowania do funkcji rozprowadzającej obejmująca:
 - a) remont i/lub wymianę nawierzchni bitumicznej, konstrukcji drogi, chodników, poboczy itp. po przeprowadzeniu rozpoznania stanu istniejącej nawierzchni oraz podłoża gruntowego obejmującego w szczególności:
 - opis istniejących uszkodzeń, widocznych na powierzchni,
 - sprawdzenie nośności istniejącej nawierzchni,
 - wykonanie odwiertów z określeniem rodzaju warstw konstrukcyjnych,
 - rozpoznanie podłoża gruntowego pod istniejącą nawierzchnią,
 - diagnostyka powstania stwierdzonych uszkodzeń na podstawie: badań gruntu, badań warstw konstrukcyjnych i oględzin widocznych uszkodzeń i deformacji, nośności nawierzchni;
 - b) uporządkowanie systemu parkowania wzdłuż drogi,
 - c) podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu w pasie drogowym przebudowywanej drogi, w szczególności rowerzystów i pieszych,
 - d) dostosowanie drogi do wymogów warunków technicznych, w szczególności w zakresie szerokości jezdni, chodników, ścieżek pieszorowerowych lub rowerowych, geometrii jezdni, oznakowania itp.
2. Kategoria drogi: gminna (droga publiczna zgodnie z MPZP).
3. Funkcja drogi: funkcja rozprowadzająca, która powstała w wyniku przeniesienia ruchu tranzytowego na ul. Stawową i zmiany kategorii z wojewódzkiej na gminną. Głównym jej zadaniem będzie zapewnienie połączeń między dzielnicami i obszarami miasta, dojazdu do obszarów osiedlowych, oraz połączenia z drogami tranzytowymi.
4. Organizacja ruchu:
 - a) ruch pojazdów odbywać się będzie dwukierunkowo,
 - b) ruch pieszych odbywać się będzie chodnikami i/lub ścieżkami pieszorowerowymi,
 - c) ruch rowerzystów odbywać się będzie ścieżką pieszorowerową i/lub ścieżkami rowerowymi.
5. Klasa drogi: droga publiczna klasy głównej KDZ (uwaga na zmiany wskazane w pkt I. 2.), można rozważyć dla potrzeb opracowania niniejszej dokumentacji klasę KDZ.
6. Kategoria ruchu: do ustalenia w ramach prac projektowych jednak nie mniejsza niż KR2
7. Prędkość projektowa:
 - a) 50 km/h,
 - b) na odcinkach o większym ryzyku kolizji dopuszcza się 30 km/h.
8. Pas drogowy:
 - a) szerokość w liniach rozgraniczających – 25 m, przy czym dopuszcza się szerokość w granicach istniejącego pasa drogowego, zgodnie z rysunkiem MPZP,
 - b) długość: ok 800 m.
9. Jezdnia:
 - a) nawierzchnia asfaltobetonowa,
 - b) spadki: przekrój poprzeczny dwustronny – daszkowy i/lub jednostronny (miejscami).
10. Postój i parkowanie:
 - a) przyjąć jak najwięcej miejsc postojowych wzdłuż przebudowywanej ulicy (układ dominujący: prostopadle do jezdni),
 - b) nawierzchnia: z betonowych płyt ażurowych przy czym miejsca dla osób z niepełnosprawnością z kostki betonowej barwionej strukturalnie na niebiesko.

-
11. Komunikacja piesza:
 - a) przyjąć chodniki i/lub ścieżkę pieszorowerową wzdłuż całej drogi,
 - b) nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej bądź bitumiczna.
 12. Komunikacja rowerowa:
 - a) w miarę możliwości zastosować maksymalne odseparowanie ruchu rowerowego od samochodowego (ścieżka rowerowa i/lub pieszorowerowa),
 - b) nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej bądź bitumiczna.
 13. Podbudowy:
 - a) w przypadku konieczności wykonywania nowych podbudów dopuszcza się jedynie podbudowy kamienne z granitu lub bazaltu sortowanego, nie dopuszcza się materiałów kamiennych osadowych, pylastych,
 - b) w razie potrzeby projekt musi obejmować rozbiórkę i wymianę wszystkich gruntów nienośnych, nasypowych itp. występujących w obrębie inwestycji w zakresie umożliwiającym prawidłowe wykonanie konstrukcji nośnej dróg.
 14. Pobocza: w miarę dostępnego miejsca (obustronnie lub jednostronnie, na całej długości bądź odcinkami) dążyć do tworzenia utwardzonych poboczy gruntowych o szer. min. 0,8 m
 15. Zjazdy do posesji: rozwiązać dojazd do wszystkich nieruchomości sąsiadujących z drogą (przez obniżenie ścieżki pieszorowerowej i/lub chodnika i/lub ścieżki rowerowej), uwzględnić wszystkie istniejące zjazdy niezależnie od tego czy są zewidencjonowane czy też nie.
 16. Oświetlenie uliczne - przebudowa istniejącego systemu oświetlenia (słupy anodowane aluminiowe z oprawami LED) w celu dostosowania do nowych warunków projektowych:
 - a) ewentualna zmiana lokalizacji istniejących punktów oświetleniowych,
 - b) ewentualne zwiększenie ilości punktów świetlnych – zachować formę i technologię istniejącego oświetlenia,
 - c) dla ewentualnych nowych przejść dla pieszych przyjąć oświetlenie dedykowane
 17. Kolizje z infrastrukturą obcą: dążyć do minimalizacji kolizji, w szczególności kolizji z sieciami energetycznymi i teletechnicznymi.
 18. Odwodnienie: urządzenia odwadniające oraz odprowadzające wodę do istniejącej kanalizacji deszczowej i/lub ogólnospławnej (wpusty uliczne lokalizować poza jezdnią) – przewidzieć ścieki z kostki betonowej,
 19. Organizacja i bezpieczeństwo ruchu drogowego: po likwidacji wiaduktu drogowego w ciągu ul. Marka Prawego nad linią kolejową oraz wybudowaniu nowego wiaduktu funkcję tranzytową przejęła ul. Stawowa, zaś odcinek ul. Marka Prawego od ul. Dworcowej do Krakowskiej, który dotąd pełnił funkcję tranzytową, będzie pełnił funkcję rozpraszającą i konieczne jest wprowadzenie odpowiednich rozwiązań technicznych, które będą tę funkcję sankcjonować. Drogi rozpraszające w sposób naturalny mają dostęp do dróg tranzytowych, centrów miast, obszarów osiedlowych i usługowych. Stąd należy rozważyć:
 - a) wyróżnienie wjazdów do powyższych obszarów zmianą przekroju i/lub elementem uspokojenia ruchu oraz oznakowaniem,
 - b) elementy uspokojenia ruchu (zawężenia przekroju drogi, powierzchnie spowalniające, zmiany przebiegu osi drogi, wyniesienie powierzchni skrzyżowań, zmiana rodzaju nawierzchni, zmiana jej kolorystyki itp.),
 - c) przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów z azylami i/lub wyniesieniem i/lub labiryntem i/lub odgięciem toru jazdy,
 - d) tablice zmiennej treści z informacjami o aktualnej prędkości poruszających się pojazdów,
 - e) infrastruktura uniemożliwiająca parkowanie w miejscach niedozwolonych,
 - f) uwzględnienie trasy dzieci i młodzieży do szkół (np. odseparowanie chodników od jezdni wygradzeniami),
 - g) punktowe elementy odbłaskowe, korekty łuków, karbowana kostka brukowa na zejściach w przejścia dla pieszych itp.,
 - h) utrzymać istniejący zakaz ruchu samochodów ciężarowych.

II. Zakres opracowania:

1. Dokumentacja niezbędna do uzyskania ZRID/zgłoszenie budowy/pozwolenie na budowę (projekt budowlany, mapy, inwentaryzacje, analizy, uzgodnienia branżowe, projekt organizacji ruchu na czas robót budowlanych, projekt docelowej organizacji ruchu itp.) opracowana w dwóch fazach:
 - a) koncepcja programowo-przestrzenna w trzech wariantach (wariant podstawowy bazujący na stanie istniejącym oraz dwa warianty uwzględniające wymagania nowej funkcji drogi),
 - b) dokumentacja techniczna w branżach drogowej, sanitarnej, elektrycznej, teletechnicznej oraz inżynierii ruchu drogowego:
 - projekt budowlany,
 - projekt wykonawczy,
 - kosztorysy inwestorskie,
 - specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót,
 - projekty czasowej i stałej organizacji ruchu,
 - projekty likwidacji kolizji – jeśli wymagane.
2. Opracowania towarzyszące:
 - a) pozwolenie wodnoprawne (odwodnienia) – w razie potrzeby,
 - b) decyzja środowiskowa (jeśli będzie wymagana),
 - c) dokumentacja geologiczna (w szczególności warunki gruntowe i wodne),
 - d) inwentaryzacja zieleni i projekt nasadzeń zastępczych – jeśli wymagane,
3. Uzgodnienia i opiniowanie – wszelkie uzgodnienia, pozwolenia, badania, opinie itp. niezbędne do uzyskania ZRID/PnB względnie dokonania zgłoszenia budowy, a w szczególności uzgodnienia z:
 - a) zarządcą projektowanej drogi,
 - b) zarządcami dróg, z którymi projektowana droga się krzyżuje,
 - c) zarządzającymi ruchem na projektowanej drodze oraz drogami, z którymi projektowana droga się krzyżuje a także z Policją,
 - d) zarządcami mediów znajdujących się w pasie projektowanej drogi bądź z nią kolidujących,
 - e) Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków (jeśli wymagane),
 - f) RDOŚ (jeśli wymagane),
 - g) właścicielami gruntów przyległych do pasa drogowego projektowanej drogi (jeśli wymagane),
 - h) Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie (jeśli wymagane)
 - i) organami właściwymi do zatwierdzania ewentualnych odstępstw od warunków technicznych (jeśli wymagane).po stronie wykonawcy.
4. Etapowanie zadania (podział orientacyjny, dopuszcza się jego zmiany):
 - a) etap I.: odcinek od skrzyżowania z ul. Krakowską do skrzyżowania z ul. Chrobrego,
 - b) etap II.: odcinek od skrzyżowania ul. Chrobrego do skrzyżowania z ul. Piłsudskiego,
 - c) etap III.: odcinek od skrzyżowania ul. Piłsudskiego do skrzyżowania z ul. Dworcową.

Z up. BURMISTRZA

Józef Kampa
Z-ca BURMISTRZA