

OBIEKT:	<i>„Budowa ścieżki rekreacyjnej pieszo – rowerowej Podgórze Duchackie”</i>  <b>ETAP VII</b>  <b>Odcinek ulicy Walerego Sławka od skrzyżowania z ul. Kamieńskiego do skrzyżowania z ul. Puskarską</b>	
ADRES INWESTYCJI:	<b>KRAKÓW, ul. Walerego Sławka</b>	
INWESTOR:	<b>GMINA MIEJSKA KRAKÓW</b>  <b>reprezentowana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa</b>	
FAZA DOKUMENTACJI:	<b>KONCEPCJA</b>	
TYTUŁ OPRACOWANIA:	<b>KONCEPCJA – WARIANT WYNIKOWY</b>	
NR OPRACOWANIA:		

	<b>IMIĘ I NAZWISKO</b>	<b>PIECZĘĆ I PODPIS</b>
PROJEKTANT:	<b>mgr inż. TADEUSZ WOJCIECHOWSKI</b> <i>upr. bud. nr 271/73</i>	

**KRAKÓW, maj 2019**

## SPIS TREŚCI

### I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis techniczny

### II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Orientacja skala 1:20 000
2. Sytuacja skala 1:500
3. Przekroje konstrukcyjne skala 1:50

## OPIS TECHNICZNY

### 1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest **konceptcja dla zadania p.n.: „Budowa ścieżki rekreacyjnej pieszo – rowerowej Podgórze Duchackie”** – ETAP VII Odcinek ulicy Walerego Sławka od skrzyżowania z ul. Kamieńskiego do skrzyżowania z ul. Puskarską

Zakres koncepcji obejmuje projekt drogowy wraz z oznaczeniem elementów organizacji ruchu drogowego, oświetleniem i kolidującej zieleni.

Inwestor:

Gmina miejska Kraków z siedzibą w Krakowie

Pl. Wszystkich świętych 3/4, 31-004 Kraków

reprezentowana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa

### 2. Podstawa opracowania

- Aktualna mapa zasadnicza
- Wizja w terenie
- Dokumentacja fotograficzna sporządzona w październiku 2018 r.
- Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.
- Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa

### 3. Lokalizacja i stan istniejący

Inwestycja zlokalizowana jest w dzielnicy **Podgórze Duchackie w południowej części miasta Krakowa.**

Ulica Walerego Sławka na przedmiotowym odcinku posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej i przekroju zasadniczym 1x2. Skrzyżowanie z ulicą Kamieńskiego jest skrzyżowaniem skanalizowanym z sygnalizacją świetlną. W obrębie skrzyżowania wyznaczone są dodatkowe pasy dla relacji skrętnych. Wzdłuż ulicy na całym przedmiotowym odcinku biegną obustronne chodniki o szerokości zmiennej 1,8-3,2m. Chodnik lewostronny oddzielony jest od jezdni pasem zieleni na większości odcinka, natomiast chodnik prawostronny zlokalizowany jest bezpośrednio przy jezdni.

W ciągu ulicy ze względu na jej zagospodarowanie zlokalizowane są liczne zjazdy publiczne oraz 3 przejścia dla pieszych. W ciągu ulicy Walerego Sławka odbywa się ruch komunikacji zbiorowej i zlokalizowane są 3 przystanki autobusowe. Jeden z przystanków zostanie rozbudowywany w ramach odrębnego zadania tj. "Rozbudowy Skrzyżowania ulicy Walerego Sławka z ul. Puskarską" Ruch rowerowy na przedmiotowym odcinku w stanie istniejącym odbywa się na zasadach ogólnych. Na ulicy wykonane są wyspowe progi zwalniające.

## 4. Stan projektowany

Wzdłuż ul. Walerego Sławka założono wykonanie na całym odcinku lewostronnego chodnika oraz ścieżki rowerowej. Na początkowym odcinku ścieżkę rowerową i chodnik oddzielono od jezdni zieleńcem o zmiennej szerokości zależnej od dostępności terenu. Na dalszym odcinku ścieżkę rowerową oddzielono od jezdni za pomocą 0,5m bezpiecznika. Z prawej strony drogi również na większości odcinka zaprojektowano odrębną ścieżkę rowerową i chodnik. Wyjątkiem jest ok. 75m odcinek gdzie ze względu na istniejące zagospodarowanie zaprojektowano 3,5m ciągu pieszo-rowerowego.

Szerokość projektowanych chodników i ścieżek rowerowych jest zmienna w zależności od dostępności terenu i wynosi 2-3 m. Ścieżki rowerowe zlokalizowano od strony jezdni od której oddzielone będą bezpiecznikiem.

Ze względu na występowanie na odcinku skarp o wysokości przekraczającej 0,5m odcinkowo zaprojektowano balustrady.

W ramach opracowania założono wykonanie w miejscu istniejących przejść dla pieszych, przejazdów rowerowych oraz przejść dla pieszych. Obniżenia krawężników na długości przejazdów rowerowych zaprojektowano na 0cm.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów na przekroczeniu wybranych zjazdów publicznych zastosowano powierzchnie wyniesione lub "odgięcia" infrastruktury pieszo-rowerowej od jezdni.

W ramach prac projektowych celem zaprojektowania optymalnego połączenia poszczególnych etapów zadania konieczna była ingerencja odrębne zadanie inwestycyjne tj. "Rozbudowę Skrzyżowania ulicy Walerego Sławka z ul. Puskarską". Z prawej strony ulicy zaprojektowano oddzielne ścieżkę rowerową i chodnik zamiast samego chodnika, a z lewej zlikwidowano odgięcie którego celem było skierowanie rowerzystów w jezdnię do ruchu na zasadach ogólnych.

Nawierzchnię ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszo-rowerowego należy wykonać z asfaltu modyfikowanego wbudowanego mechanicznie, natomiast chodnika z kostki betonowej bezfazowej. W miejscach przeplatania chodnika ze ścieżką rowerową oraz na dojazdach do skrzyżowań nawierzchnię ścieżki rowerowej należy wykonać w kolorze czerwonym.

Rozdzielenie ścieżki rowerowej z chodnikiem należy wykonać dwoma rzędami kostki typu Holland koloru czerwonego.

Przed przejściami dla pieszych wykonać należy wypukłe pasy informacyjne dla osób z dysfunkcją wzroku o szer. min. 0,6m. Do pasów zlokalizowanych przed przejściami dla pieszych wykonać należy prostopadły pas prowadzący z płytek posiadających rowki prowadzące.

Ostateczny przebieg oraz rozwiązania projektowe wraz ze zmianą programu sygnalizacji świetlnej zostaną zaprojektowane na dalszym etapie realizacji inwestycji po sporządzeniu aktualnej mapy do celów projektowych i wykonaniu niezbędnych badań ruchu.

## 5. Przekroje typowe

W przekroju typowym na całym zaprojektowano oddzielną ścieżkę rowerową i chodnik. Szerokość projektowanego chodnika i ścieżki rowerowej wynosi odpowiednio 2 oraz 3 m. z miejscowymi zawężeniami. Pochylenie poprzeczne projektowanych nawierzchni jest jednostronne i wynosi 2%. Odwodnienie realizowane jest poprzez nadanie odpowiednich pochyleń podłużnych i poprzecznych. Woda z projektowanych nawierzchni zostanie ujęta w istniejący system kanalizacji deszczowej na ulicy Puskarskiej. Chodnik oddzielono od ścieżki rowerowej za pomocą separatorów z 2-óch rzędów kostki brukowej. Projektowane ciągi obramowane zostały obrzeżem betonowym 8/30cm na ławie z betonu C16/20.

## 6. Odwodnienie

Odwodnienie realizowane jest powierzchniowo poprzez nadanie odpowiednich pochyleń podłużnych i poprzecznych. Szczegółowe rozwiązania w zakresie odwodnienia zostaną zaprojektowane na dalszym etapie realizacji inwestycji zgodnie z warunkami zawartymi w piśmie znak IP.452.96.4.2018.

## 7. Oświetlenie

W ramach niniejszego opracowania zaproponowano wykonanie wzdłuż projektowanych ciągów pieszych i rowerowych oświetlenia. Ponadto proponuje się doświetlenie przejazdów oraz przejść dla pieszych. Szczegółowe rozwiązania w zakresie oświetlenia zostaną zaprojektowane na dalszym etapie realizacji inwestycji po uzyskaniu warunków przyłączeniowych.

## 8. Zielen

W związku z realizacją inwestycji zachodzi konieczność wycinki kolidującej zieleni. Inwentaryzacja zieleni stanowiąc odrębne opracowanie. Na dalszym etapie realizacji inwestycji należy uzyskać niezbędne zezwolenia oraz zweryfikować ilość i rodzaj drzew i krzewów koniecznych do usunięcia.

## 9. Infrastruktura techniczna niezwiązana z drogą

Na dalszym etapie realizacji inwestycji należy zaprojektować zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez gestorów sieci wszelkie rozwiązania mające na celu likwidację możliwych kolizji inwestycji z sieciami uzbrojenia. Projekty należy uzgodnić z właścicielami/użytkownikami uzbrojenia.

## 10. Konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja chodnika	
▪	Warstwa ścieralna – kostka betonowa – gr. 8cm
▪	Podsypka cementowo – piaskowa 1:4 – gr. 3cm

▪ Warstwa podbudowy – mieszanka niezwiązana C50/30 – gr. 22cm
▪ Warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – gr. 15cm
▪ Istniejąca podłoże G4

## Konstrukcja ścieżki rowerowej KR1

▪ Warstwa ścierna z AC 8S – gr. 4 cm
▪ Warstwa wiążąca z AC 16W – gr 5 cm
▪ Warstwa podbudowy – mieszanka niezwiązana C50/30 – gr. 22cm
▪ Warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym – gr. 30cm
▪ Istniejąca podłoże G4

Ostateczne konstrukcje nawierzchni zostaną zaprojektowane na dalszym etapie realizacji inwestycji po wykonaniu odpowiedniej dokumentacji geotechnicznej.

## 11. Uwagi

W dokumentacji ujęto możliwe do uwzględnienia na tym etapie realizacji inwestycji uwagi z dnia 02.04.2019 (pismo znak TA.63.2.34.2019). W szczególności:

- Zachowano ciągłość nawierzchni drogi dla rowerów w obrębie przejazdów dla rowerzystów oraz zjazdów – w ciągu przejazdów nie projektowano przebrukowań oraz krawężników w poprzek.
- Drogi dla rowerów projektowano maksymalnie prosto, bez odgięć.
- Wszędzie tam gdzie było to możliwe powierzchnie akumulacji przed przejściami dla pieszych zaprojektowano o szer. min. 3m.
- Ujednolicono parametry przebudowywanych zjazdów
- W miejscach gdzie pozwalało na to istniejące zagospodarowanie ścieżkę i chodnik projektowano za pasem zieleni

Na dalszym etapie realizacji inwestycji po sporządzeniu dokładnej mapy do celów projektowych należy zrewidować przyjęte rozwiązania w związku z uwagami z dnia 02.04.2019 (pismo znak TA.63.2.34.2019). W tym m.in:

- Sprawdzić czy projektowane i istniejące elementy infrastruktury tj. lampy oświetleniowe, sygnalizatory będą usytuowane w sposób nieograniczający użytkowej szerokość ciągów pieszych oraz z zachowaniem skrajni rowerowej równej 0,5m.
- Zaprojektować szczegółowe rozwiązania dla wypukłych pasów informacyjnych dla osób z dysfunkcją wzroku
- Zapewnić właściwe oświetlenie obszaru objętego projektem
- Zaprojektować zmianę programu sygnalizacji świetlnej oraz lokalizacji sygnalizatorów na skrzyżowaniu z ulicą Kamieńskiego

- W razie konieczności zaprojektować powierzchnie akumulacji przed przejściami dla pieszycho szer. min. 3m po pozyskaniu szczegółowej mapy do celów projektowych oraz przeprowadzenia pomiarów ruchu

## **12.Procedura realizacji inwestycji**

Na bieżącym etapie realizacji inwestycji należy uznać, że inwestycja będzie musiała być realizowana w procedurze uzyskania Decyzji Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej. Ostateczna procedura i tryb realizacji inwestycji zostanie ostatecznie określona na dalszym etapie zadania . Dokumentacja projektowa opracowywana w dalszej fazie realizacji inwestycji (ostateczny zakres objęty niniejszym etapem) winna być tak etapowana aby była możliwość doprojektowywania – wraz z odcinkami przejściowymi na zakresie opracowania.