Zawartość opracowania

I. Część opisowa:

1. Przedmiot inwestycji
2. Podstawa opracowania
3. Zakres opracowania
4. Kolejność realizacji obiektów
5. Opis stanu istniejącego
6. Opis stanu projektowanego

II. Część rysunkowa:

1. Plan sytuacyjny 1:500
2. Przekroje konstrukcyjne 1:50

I Część opisowa

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszej inwestycji jest budowa drogi publicznej kategorii gminnej klasy Z/L po śladzie istniejącej drogi wewnętrznej – ul. Jeziorko w Krakowie.

2. Podstawa opracowania

- ustalenia z Inwestorem,
- wizja lokalna w terenie,
- aktualna mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500,
- obowiązujące MPZP,
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych – Dz.U. 2022 poz. 1518, Warszawa 20 lipca 2022r.,
- WR-D-63 - Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu „*Katalog typowych konstrukcji nawierzchni jezdni przeznaczonych do ruchu bardzo lekkiego oraz innych części dróg*”
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych (Załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.).

3. Zakres opracowania

Przedmiotem niniejszej inwestycji jest budowa drogi publicznej kategorii gminnej klasy Z/L po śladzie istniejącej drogi wewnętrznej – ul. Jeziorko w Krakowie. Początek opracowania przyjęto od strony południowej na granicy pasa drogowego ul. Igołomskiej, natomiast koniec stanowi w północnej części powiązanie z pasem drogowym ul. Rusieckiej.

4. Kolejność realizacji obiektów

Kolejność realizacji poszczególnych obiektów powinna przebiegać zgodnie ze sztuką budowlaną, dlatego w pierwszej kolejności zostaną wykonane prace w zakresie kontroli usytuowania występujących urządzeń podziemnych. Następnie zostaną zrealizowane roboty dotyczące przebudowy kolidującego uzbrojenia. W dalszym etapie zostaną wykonane roboty w zakresie budowy odwodnienia. Następnie zostaną zrealizowane prace w zakresie robót ziemnych. Po wykonaniu w/w robót Wykonawca przystąpi do prac w zakresie wykonania podbudowy i nawierzchni jezdni, chodników oraz zjazdów.

5. Opis stanu istniejącego

W chwili obecnej ul. ul. Jeziorko stanowi drogę wewnętrzną gminy, przebiegającą w wydzielonym przez MPZP obszaru Branice korytarzu KD/Z (przeznaczenie pod drogę klasy Z) oraz, na dalszym odcinku, w wydzielonym przez MPZP obszaru Ruszcza korytarzu KD/L (przeznaczenie pod drogę klasy L).

Jezdnia posiada nawierzchnię asfaltową o średniej szerokości 6,0m (lokalnie poszerzenia na łukach), w większości w dobrym stanie technicznym. Po obu stronach jezdni występują pobocza gruntowe i lokalnie chodniki (rejon przystanków). W zależności od odcinka droga przebiega w niewielkim nasypie lub podobnie jak teren sąsiedni, przy czym występują odcinki, gdzie po jednej stronie teren opada, natomiast po drugiej wznosi się. Na początkowym odcinku droga biegnie w większości wzdłuż terenów zielonych, następnie w dalszej części przechodzi w teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Ulica prowadzi ruch komunikacji zbiorowej. Wyznaczone są przystanki (brak normatywnych peronów) oraz na skrzyżowaniu z ul. Wiatraczną - plac manewrowy pełniący funkcję pętli do zawracania autobusów (przystanek początkowy i końcowy).

W rejonie cmentarza występuje powierzchnia asfaltowa, pełniąca funkcję parkingu bez wyznaczonych miejsc postojowych. Zjazd do bramy cmentarnej posiada znaczne pochylenie podłużne.

Odwodnienie odbywa się powierzchniowo do rowów lub na przyległy teren (brak kanalizacji deszczowej za wyjątkiem rejonu ul. Igołomskiej).

Oświetlenie uliczne występuje w postaci zamontowanych na słupach Tauron opraw.

Wzdłuż drogi występują linie napowietrzne sieci elektroenergetycznej oraz teletechnicznej, a także gazociąg oraz wodciąg.

6. Opis stanu projektowanego

6.1. Parametry oraz klasa i kategoria projektowanej drogi

- klasa – Z / L,
- kategoria – gminna,
- prędkość do projektowania – 40km/h,
- teren zabudowany.

6.2. Analiza powiązania ul. Maciejkowej z innymi drogami publicznymi oraz rozwiązania komunikacyjne

Projektowana ulica będzie stanowić drogę publiczną kategorii gminnej i klasę techniczną Z (zbiorcza) oraz w obszarze MPZP Ruszcza - L (lokalna). Ulica prowadzona będzie po śladzie istniejącej drogi wewnętrznej i łączyć się będzie z pasami dróg publicznych: ul. Igołomskiej, ul. Wiatracznej oraz ul. Rusieckiej.

6.3. Zmiany w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu

Zmiana w infrastrukturze będzie polegała na budowie drogi publicznej po śladzie drogi wewnętrznej wraz z chodnikiem i przystankami autobusowymi, oświetleniem, odwodnieniem i kanałem technologicznym.

6.4. Roboty drogowe – sytuacja

Zaprojektowano po śladzie istniejącej drogi wewnętrznej drogę publiczną na odcinku od ul. Igołomskiej do ul. Rusieckiej. Przyjęto podstawową szerokość jezdni asfaltowej 6,0m oraz obustronne ścieki przykrawężnikowe z kostki betonowej (2 x 20cm) – sumaryczna szerokość pomiędzy krawężnikami 6,4m. Na łukach wymagających poszerzenia jezdni zastosowano odpowiednie poszerzenia. Zaprojektowano drogę dla pieszych na całej długości odcinka po stronie wschodniej, natomiast po stronie zachodniej na odcinkach zagospodarowanych. Ciągłość ruchu pieszego zapewniona będzie poprzez wyznaczenie przejść dla pieszych (w południowej części, w rejonie cmentarza, w rejonie pętli oraz na końcu odcinka). Przyjęto podstawową szerokość 2,3m z odcinkowymi poszerzeniami do 2,5m a w miejscu planowanych wiat przystankowych do 3,5m. Drogi dla pieszych oddzielone będą od jezdni krawężnikami kamiennymi na ławie betonowej z betonu C16/20. Na zjazdach przewiduje się obniżenie krawężników.

Przewidziano zjazdy zwykłe do przyległych posesji, przy czym na odcinkach wzdłuż terenów zielonych, gdzie nie ma w chwili obecnej zjazdów, przyjęto zasadę dwóch sąsiadujących zjazdów w granicach działek.

W rejonie cmentarza przewidziano uporządkowanie parkowania poprzez zaprojektowanie zjazdu na projektowany parking i wyznaczenie zatok postojowych dla parkowania prostopadłego. Z uwagi na duże pochylenie podłużne zjazdu do bramy cmentarnej przewidziano likwidację zjazdu do cmentarza w istniejącej lokalizacji i zapewnienie obsługi komunikacyjnej poprzez projektowany parking, dzięki czemu możliwe będzie prawidłowe powiązanie wysokościowe. Zaprojektowano również w rejonie cmentarza przejście dla pieszych i przystanki autobusowe na jezdni. Dla zapewnienia widoczności i bezpieczeństwa na przejściu zastosowano wysepkę azylową o szerokości 2,5m, co jednocześnie stanowić będzie element uspokojenia ruchu. W północnej części w miejscu istniejącego przystanku początkowego / końcowego zaprojektowano na istniejącej powierzchni układ umożliwiający zawracanie autobusu typu A2 (zgodnie z warunkami ZTP). Jednocześnie z uwagi na fakt że przedmiotowe miejsce stanowi wlot ul. Wiatracznej, wyznaczono na tym obszarze jednokierunkowe jezdnie asfaltowe wskazujące podstawową geometrię i sposób organizacji ruchu dla samochodów. Dla zapewnienia przejezdności autobusom wyznaczono poza jezdniami asfaltowymi dodatkowe powierzchnie manewrowe z betonu cementowego koloru czerwonego, a istniejący przystanek przeniesiono na stronę południową pętli. Jednocześnie konieczne jest zajęcie większego niż dotychczas obszaru, w związku z tym przewidziano do rozbiórki istniejący budynek usługowy. Ponadto w rejonie pętli na jezdni głównej ul. Jeziorko przewidziano w obu kierunkach przystanki przelotowe, przy czym wschodni przystanek w formie otwartej zatoki autobusowej (polepszającej jednocześnie przejezdność przy wyjeździe z pętli w prawo), natomiast przystanek zachodni na jezdni (brak miejsca na zatokę – teren zagospodarowany mieszkaniowo).

W ramach zadania założono uspokojenie ruchu w formie progów płytowych.

Dodatkowo, w związku z tym, ze na granicy MPZP obszaru Branice oraz MPZP obszaru Ruszcza wyznaczone korytarze KD/Z wskazujące na przyszłe skrzyżowanie, poddano analizie projektowaną geometrię drogi pod kątem wykonania układu docelowego. Sprawdzono między innymi możliwość wyznaczenia „ślepego wlotu” lub odpowiedniego odgięcia jezdni. Analiza wykazała, że z uwagi na to, że występują pod przyszłe drogi dwa korytarze KD/Z, zbiegające się w rejonie ul. Jeziorko (docelowe skrzyżowanie czterowlotowe) optymalnym rozwiązaniem docelowym będzie skrzyżowanie typu rondo o parametrach zapewniających pełną przejezdność autobusom i samochodom

ciężarowym. W związku z powyższym budowa nowego docelowego skrzyżowania nie będzie się wiązała wyłącznie z wyznaczeniem w ul. Jeziorko wlotu (lub zapewnienia rezerwy terenowej w projektowanej infrastrukturze), a będzie wymagała na tym odcinku dużej zmiany układu drogowego. Uwzględniając ponadto fakt, że termin wykonania docelowych dróg KD/Z jest nieokreślony, nie ma uzasadnienia na tym etapie dla kształtowania geometrii ul. Jeziorko pod kątem docelowego ronda. Sprawdzono natomiast możliwość wykonania w przyszłości takiego układu i opracowano koncepcję, celem pokazania, że przyjęta w projekcie geometria nie wyklucza docelowego ronda.

6.5. Roboty drogowe - niweleta

Niweletę drogi przewiduje się prowadzić analogicznie do stanu istniejącego, przy jednoczesnym uwzględnieniu konieczności powiązania wysokościowego z terenami przyległymi, co wiązać się będzie z koniecznością odcinkowego obniżenia lub podniesienia niwelety.

6.6. Roboty drogowe – nawierzchnie

Jezdnia – beton asfaltowy.
Zjazdy i drogi manewrowe parkingów – kostka betonowa bezfazowa.
Chodniki – kostka betonowa bezfazowa.
Przystanki i dodatkowe powierzchnie manewrowe dla przejezdności – beton cementowy.
Miejsca postojowe – kostka betonowa bezfazowa.