

SPIS ZAWARTOŚCI:

1. OPIS TECHNICZNY

2. RYSUNKI

<i>rys. nr 0</i>	ORIENTACJA	SKALA 1: 10000
<i>rys. nr D/1-D/1.1</i>	PLAN SYTUACYJNY	SKALA 1: 500
<i>rys. nr D/2</i>	PRZEKRÓJ PODŁUŻNY	SKALA 1: 500/50
<i>rys. nr D/3</i>	PRZEKRÓJ TYPOWY	SKALA 1: 50
<i>rys. nr D/4</i>	PRZEKROJE POPRZECZNE	SKALA 1: 100

OPIS TECHNICZNY

Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest:

- wytyczne Inwestora
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- wizja i pomiary uzupełniające w terenie
- Ustawa z dnia 12.03.1985r o drogach publicznych z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz.U. nr 43 poz. 430 z 1999r.) z późn. zm.
- właściwe wytyczne i normy branżowe
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt koncepcyjny branży drogowej dla inwestycji pod nazwą „Budowa odcinka drogi publicznej klasy dojazdowej w ciągu dróg oznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru Wielicka – Wschód symbolami KD/D.3, KD/D.7” w rejonie ulic Wielicka, Prokocimska, Wodna w Krakowie.

Opracowanie przewiduje rozwiązanie sytuacyjne, wysokościowe w zakresie wyznaczenia jezdni. Niniejsze opracowanie obejmuje dowiązanie się (sytuacyjne i wysokościowe) do istniejących jezdni i zagospodarowania terenu.

Opis stanu istniejącego

Obszar opracowania znajduje się w ciągu dróg oznaczonych w planie miejscowym symbolami KD/D.3 i KD/D.7 pomiędzy drogami oznaczonymi symbolem KD/D.2 i KD/D.6.

Projektowana droga A-B klasy dojazdowej (D) przebiega po terenach niezagospodarowanych, terenach kolejowych i po śladzie istniejącej jezdni ul. Prokocimskiej. Wzdłuż planowanej inwestycji znajdują się tereny zielone porośnięte wysoką i niską zielenią, skarpa nasypu kolejowego oraz zabudowania w tym wolnostojące garaże.

W rejonie inwestycji znajdują się sieci infrastruktury technicznej: zarówno podziemne jak i naziemne tj. sieci elektroenergetyczne, teletechniczne, sieć oświetlenia ulicznego, sieć wodociągowa oraz kanalizacji ogólnospławnej i sanitarnej.

Opis rozwiązań projektowych

Lokalizacja :

Proponowany przebieg planowanej drogi w początkowym odcinku na długości około 180m wpisuje się w ślad korytarza drogowego oznaczonego w planie miejscowym jako KD/D3. Wejścia w tereny kolejowe ograniczają się do robót ziemnych (zasypów) ze względu na ukształtowanie wysokościowe istniejącego terenu.

Pozostały odcinek projektowanej drogi około 250m jest dostosowany do istniejącej zabudowy oraz przebiegu ul. Prokocimskiej. Wejścia w tereny kolejowe jezdnią i robotami ziemnymi są wynikiem minimalizacji zajęcia działek prywatnych, lokalizacji istniejącej zabudowy (istn. zabudowa usługowa, istn. garaże), nieregularnym przebiegiem granicy terenu kolejowego oraz brakiem ciągłości korytarzy drogowych oznaczonych w planie miejscowym jako KD/D3 i KD/D7.

Reasumując, przyjęty wariant lokalizacji projektowanej drogi A-B oraz założona geometria i rozwiązania wysokościowe zapewniają:

- jako priorytet minimalizację wejść w działki prywatne oraz brak konieczności rozbiórki istniejącej zabudowy usługowej oraz istniejących garaży
- minimalizację wejść w tereny kolejowe,
- poprawę jakości obsługi komunikacyjnej istniejącej zabudowy oraz terenów kolejowych

Rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe:

Projektowana droga klasy D zapewni obsługę komunikacyjną przyległego terenu oraz zapewni alternatywne połączenie pomiędzy drogą oznaczoną jako KD/D.2 i KD/D.6 (ul. Wodna). Początek projektowanego odcinka drogi zaplanowano na włączeniu do drogi oznaczonej jako KD/D.2. Droga przebiegać będzie od skrzyżowania z drogą KD/D.2 do skrzyżowania z drogą KD/D.6.

W celu zrealizowania inwestycji drogowej konieczna będzie rozbiórka istniejących ogrodzeń, przebudowa istniejących sieci uzbrojenia terenu zlokalizowanych na trasie planowanej drogi, wycinka kolidującej zieleni.

Na całym odcinku drogi A-B projektuje się jezdnię szerokości 5,00m o nawierzchni bitumicznej. Załomy trasy drogi A-B wyokrąglono łukami poziomymi o promieniu $R=160m$. Jezdnię z obu stron ograniczać będą krawężniki betonowe 15/25. Projektowane krawężniki betonowe będą wystawały 12cm ponad nawierzchnię jezdni. W miejscach zjazdów do posesji lub garaży zastosowano krawężnik o odkryciu 4cm. Szerokość projektowanych zjazdów dostosowano do parametrów geometrycznych istniejących zjazdów.

Niweletę drogi dostosowano do istniejącego terenu, zjazdów do posesji prywatnych i garaży. Zastosowano spadki podłużne w zakresie od 0.3% do 6%. Załomy niwelety wyokrąglono łukami pionowymi o wartościach $R=300m$, $R=600m$ i $R=1500m$. Przekrój poprzeczny jezdni założono jako daszkowy o spadku 2%.

Połączenie projektowanej drogi dojazdowej z istniejącą jezdnią gruntową (przy garażach na dz. nr 4/12) zostanie wykonane z tłucznia.

Wody opadowe z drogi odprowadzane będą poprzez zapewnione spadki podłużne i poprzeczne do projektowanych wpustów ulicznych.

Konstrukcje nawierzchni

JEZDNIA (KR2)

- W-wa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej gr. 4cm
- W-wa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 8cm
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 o uziarnieniu 0/31,5 gr. 22cm
- Sprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 o wtórnym module sprężystości nie mniejszym niż 80 MPa i stopniu zagęszczenia $I_s=1,0$ z równoczesnym zapewnieniem warunku mrozoodporności

DOWIĄZANIE DO ISTN. JEZDNI

- W-wa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 o uziarnieniu 0/31,5mm gr. 12cm
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 o uziarnieniu 0/31,5 gr. 22cm
- Sprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 o wtórnym module sprężystości nie mniejszym niż 80 MPa i stopniu zagęszczenia $I_s=1,0$ z równoczesnym zapewnieniem warunku mrozoodporności

KRAWĘŻNIK BETONOWY

- Krawężnik betonowy 15/25cm
- Podsypka cem.-piask. gr. 5cm
- Ława bet. z oporem C12/15 (0,09m³/mb)