

„Budowa ul. Iwaszki - opracowanie koncepcji oraz projektu budowlanego i wykonawczego z uzyskaniem ostatecznej decyzji ZRiD i w razie konieczności innych ostatecznych decyzji niezbędnych do realizacji inwestycji”

Opis techniczny

FAZA KONCEPCYJNA

1. Podstawa i zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje wykonanie koncepcji budowy ul. Iwaszki. Projekt opracowano na zlecenie Inwestora - Gminy Miejskiej Kraków - Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków.

2. Dane wyjściowe

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa,
- Obowiązujące MPZP,
- Uchylone MPZP,
- Warunki ZIKiT i WGK,
- Projekt pn. „Rozbudowa al. 29 Listopada na odcinku od ul. Opolskiej do granic miasta Krakowa o dł. około 2.6km w formie zaprojektuj-wybuduj zgodnie z warunkami FIDIC” opracowane przez ARG Projektowanie inwestycyjne sp. z o.o.,

- Projekt pn. „Projekt budowy ścieżki rowerowej, chodnika, ciągu pieszo-jezdnego oraz przebudowy zatok autobusowych, wlotów istniejących skrzyżowań i zjazdów wraz z infrastrukturą przy ul. Strzelców i ul. Lublańskiej w Krakowie” opracowane przez WLC Inżynierowie sp. z o.o.,
- Projekt pn. „Budowa nowej ulicy klasy L łączącej ul. Felińskiego z al. 29 Listopada” opracowane przez Firmę Inżynieryjną Techma.

3. Stan istniejący

Obszar, przez który przebiegać będzie projektowana droga, stanowi głównie tereny niezagospodarowane. Obejmuje następujące ulice: al. 29 Listopada (droga kl. GP), ul. Felińskiego (droga kl. D), ul. Węgrzecką (droga kl. L), ul. Meiera (droga kl. L), ul. Batowicka (droga kl. L), ul. Powstańców (droga kl. Z), ul. Reduta oraz ul. Strzelców (droga kl. Z). W obszarze tym przebiegają również linie kolejowe nr 95 Kraków Mydlniki – Podłęże oraz nr 8 Warszawa – Kraków. W północnej części zlokalizowany jest dworzec MPK oraz cmentarz Batowice.

4. Stan projektowany

4.1. Sytuacja

Przedmiotowe opracowanie obejmuje budowę ulicy klasy Z (Iwaszki) od projektowanej wg odrębnego opracowania rozbudowy al. 29 Listopada do ul. Strzelców.

Przy skrzyżowaniu z al. 29 Listopada została zaprojektowana droga dwujezdniowa rozdzielona pasem zieleni o szerokości 3.5m. Każda z jezdni posiada po 2 pasy ruchu każdy o szerokości 3.5m. Na wylocie z al. 29 Listopada zaprojektowano zatokę autobusową. Po obu stronach drogi zaprojektowano chodniki o szerokości 2.0m oraz ścieżki rowerowe o szerokości 2.0m oddzielone od jezdni pasem zieleni o szerokości 2.5m.

Projektowana droga od skrzyżowania z al. 29 Listopada odbija na wschód a następnie na południe. W km ok 0+250 droga zmienia przekrój na jednojezdniowy dwupasowy o łącznej szerokości 7.0m.

W km ok 0+680 zaprojektowano rondo jednopasowe, którego średnica zewnętrzna wynosi 36.0m. Szerokość pasów ruchu na rondzie wynosi 5.0m. Wokół wyspy środkowej zaprojektowano pierścień najazdowy o szerokości 2.0m. Na wylotach projektowanej drogi zaprojektowano przystanki autobusowe. Na każdym wlocie ronda zaprojektowano wyspy rozdzielające kierunki ruchu. Zachodni wlot ronda obejmuje łącznik do ul. Felińskiego oraz do

łącznika opracowywanego przez Firmę Inżynieryjną Techma pn. „Budowa nowej ulicy klasy L łączącej ul. Felińskiego z al. 29 Listopada”. Projektowany łącznik stanowi drogę jednojezdniową dwupasową o szerokości 7.0m. Bezpośrednio wzdłuż drogi po obu jej stronach zlokalizowane są chodniki o szerokości 2.5m. Przy skrzyżowaniu z ul. Felińskiego zaprojektowano przystanek autobusowy. Wschodni wlot ronda obejmuje łącznik do ul. Węgrzeckiej. Projektowany łącznik stanowi drogę jednojezdniową dwupasową o szerokości 7.0m. Bezpośrednio przy drodze po obu jej stronach zlokalizowane są chodniki o szerokości 2.0m. Następnie łącznik odbija na północ oraz na południe. Po północnej stronie został dowiązany do istniejącej ul. Węgrzeckiej, natomiast po południowej stronie dochodzi do skrzyżowania z ul. Batowicką i ul. Meiera.

W km 0+860 została zaprojektowana estakada nad ul. Meiera i ul. Powstańców oraz liniami kolejowymi nr 8 i 95 a także planowanymi przystankami szybkiej kolei aglomeracyjnej (SKA). Obiekt stanowi jezdnię o szerokości 7.0m. Po obu jej stronach zaprojektowano opaski o szerokości 0.5m. Wzdłuż jezdni zaprojektowano obustronne chodniki o szerokości 2.5m i ścieżki rowerowe o szerokości 2.0m oddzielone od krawężników o 0.9m. Nad projektowanymi przystankami SKA zaprojektowano przystanki autobusowe. Obiekt kończy się w km ok 1+260.

W km ok 1+300 zaprojektowano rondo turbinowe, którego średnica wewnętrzna wynosi 10.0m. Wokół ronda zaprojektowano pasy ruchu o szerokości 5.0m oraz pierścień najazdowy wokół wyspy środkowej o szerokości 2.0m. Zachodni wlot stanowi dojazd do projektowanego obiektu. Na wlocie zaprojektowano dwa pasy o szerokości 3.5m. Po zachodniej stronie chodniki oraz ścieżki rowerowe dowiązano do planowanej inwestycji pn. „Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ulic Strzelców i Lublańskiej...” opracowanej przez WLC Inżynierowie sp. z o.o. sp.k. Południowy wlot obejmuje jednojezdniową drogę czteropasową o szerokości 14.0m, która na końcu zakresu dowiązuje się do skrzyżowania z ul. Strzelców.

Północny wlot stanowi droga dwupasowa, która dalej zmienia swój przekrój na drogę trzypasową. Po obu stronach znajdują się chodniki o szerokości 2.0m oraz ścieżki rowerowe o szerokości 2.5m. Wlot ten biegnie na północ, gdzie włącza się do projektowanego ronda turbinowego zlokalizowanego pod obiektem. Rondo zostało zaprojektowane o średnicach wewnętrznych 15.0m. Wlot zachodni stanowi drogę, która dowiązuje się do istniejącej ul. Powstańców. Wlot wschodni stanowi drogę dwujezdniową dwupasową rozdzieloną pasem dzielącym o szerokości 2.5m. Zewnętrzne pasy obu jezdni mają szerokość 3.5m natomiast wewnętrzne 3.0m. Wzdłuż drogi zlokalizowane są obustronne chodniki. Po północnej stronie drogi chodnik ma szerokość 3.0m natomiast po południowej 4.0m. Droga dochodzi do projektowanego trójwłotowego ronda turbinowego, którego średnica wewnętrzna wynosi 10.0m.

Wokół ronda zaprojektowano pasy ruchu o szerokości 5.0m oraz pierścień najazdowy przy wyspie środkowej o szerokości 2.0m. Wlot północny został dowiązany do istniejącej ul. Batowickiej natomiast wlot wschodni do ul. Powstańców.

4.2. Rozwiązanie wysokościowe

Parametry geometryczne dostosowano pod kątem przyszłej budowy linii tramwajowej. Przy przejściu nad ul. Meiera (kl. L) przyjęto skrajnię pionową min. 4.5m, przy przejściu nad liniami kolejowymi zgodnie z otrzymanymi warunkami PKP utrzymano skrajnię min. 7.0m., natomiast nad ul. Powstańców (kl. Z) i Strzelców (kl. Z) zachowano skrajnię min. 4.6m.

4.3. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej jezdni oraz terenów przyległych zaprojektowano jako powierzchniowe poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych wpustów wodościekowych. Odwodnienie projektowanej drogi zostanie skierowane w kierunku projektowanej kanalizacji deszczowej al. 29 listopada realizowanej wg odrębnego opracowania.