

Adres korespondencyjny, Biuro: 31-574 Kraków, ul. Ciepłownicza 21p.2,3,4
tel/fax (012) 413-00-26 Tel.: 0506 161 910; NIP: 678-105-01-24; REGON: 351544030
www.remapol.krakow.pl, e-mail: remapol@o2.pl

OBIEKT:	„Budowa ścieżki rekreacyjnej pieszo – rowerowej Podgórze Duchackie” ETAP III Ulica Witosa i ulica Nowosądecka od skrzyżowania z ul. Halszki do skrzyżowania z ul. Wielicką	
ADRES INWESTYCJI:	KRAKÓW, Ulica Witosa i ulica Nowosądecka	
INWESTOR:	GMINA MIEJSKA KRAKÓW reprezentowana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa	
FAZA DOKUMENTACJI:	KONCEPCJA	
TYTUŁ OPRACOWANIA:	KONCEPCJA – WARIANT WYNIKOWY	
NR OPRACOWANIA:		

	IMIĘ I NAZWISKO	PIECZĘĆ I PODPIS
PROJEKTANT:	mgr inż. TADEUSZ WOJCIECHOWSKI <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 koncepcja dla zadania p.n.: „Budowa ścieżki rekreacyjnej pieszo – rowerowej Podgórze Duchackie” – ETAP III - ulica Witosa i ulica Nowosądecka od skrzyżowania z ul. Halszki do skrzyżowania z ul. Wielicką

Zakres koncepcji obejmuje projekt drogowy wraz z oznaczeniem elementów organizacji ruchu drogowego.

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.**

Ulice Witosa i Nowosądecka na przedmiotowym odcinku posiadają jezdnię o nawierzchni bitumicznej i przekroju zasadniczym 2x2. Wzdłuż ulic na większości odcinka biegną obustronne chodniki z dopuszczeniem ruchu rowerowego, oddzielone od jezdni pasem zieleni wraz z bezpiecznikami. Jedynie na końcowym fragmencie odcinka z prawej strony zlokalizowany jest chodnik odgradzony od jezdni i torowiska tramwajowego ekranami akustycznymi. Nawierzchnia chodników wykonana jest z betonu asfaltowego, płyt chodnikowych lub kostki betonowej.

W ciągu ulic ze względu na jej zagospodarowanie zlokalizowane są liczne zjazdy publiczne oraz przejścia dla pieszych. W ciągu ulic na przedmiotowym odcinku występują licznie pasy dla pojazdów skręcających w lewo i prawo oraz pasy wyłączenia.

W ciągu ulicy odbywa się ruch komunikacji zbiorowej (autobusowej i tramwajowej) i zlokalizowanych jest osiem zatok autobusowych oraz perony tramwajowe.

4. Stan projektowany

Wzdłuż ulic założono wprowadzenie segregacji ruchu pieszych i rowerzystów poprzez wykonanie na odcinkach, na których jest to możliwe (z uwagi na istniejące zagospodarowanie, warunki terenowe) chodników oraz ścieżek rowerowych. Szerokość projektowanego chodnika i ścieżki rowerowej wynosi odpowiednio 2-2,5m oraz 3 m z miejscowymi zawężeniami. Ścieżki rowerowe zlokalizowano od strony jezdni od której oddzielone będą zielenicem wraz z bezpiecznikami. Chodniki oddzielono od ścieżek rowerowych za pomocą separatorów z 2-óch rzędów kostki brukowej. Projektowane ciągi obramowane zostały obrzeżem betonowym 8/30cm na ławie z betonu C16/20. Odcinkowo zaprojektowano ciągi pieszo-rowerowe o szerokości min. 3m.

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

Przed przejściami dla pieszych oraz na peronach przystankowych 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.

Projektowany układ dowiązано do projektu budowy Trasy Łągiwnickiej oraz inwestycji pn. Budowa ścieżki rowerowej od kładki na Wiśle łączącej Kazimierz z Ludwinowem wzdłuż ul. Marii Konopnickiej do ronda Matecznego, następnie wzdłuż ul. Kamińskiego i Wielickiej (wraz z kładką na ul. Kamińskiego) w Krakowie, a także do kolejnych etapów niniejszej inwestycji.

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.

Nawierzchnię torowiska na przejazdach rowerowych oraz przejściach dla pieszych zaprojektowano w konstrukcji płyt monolitycznych w systemie rowkowo-zalewowym.

Ostateczny przebieg oraz rozwiązania projektowe zostaną zaprojektowane na dalszym etapie realizacji inwestycji po sporządzeniu aktualnej mapy do celów projektowych.

5. Przekroje typowe

W przekroju typowym na prawie całym zaprojektowano oddzielną ścieżkę rowerową i chodnik. Szerokość projektowanego chodnika i ścieżki rowerowej wynosi odpowiednio 2-2,5 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.

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 pochyłeń 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. Mała architektura

W ramach opracowania przewidziano wykonanie wzdłuż projektowanego chodnika dodatkowych wybrukowań dla lokalizacji elementów małej architektury takich jak ławki z oparciem oraz kosze na śmieci. Szczegółowe parametry elementów małej architektury zostaną określone na dalszym etapie realizacji inwestycji.

9. 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.

10. 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.

Adres korespondencyjny, Biuro: 31-574 Kraków, ul. Ciepłownicza 21p.2,3,4
tel/fax (012) 413-00-26 Tel.: 0506 161 910; NIP: 678-105-01-24; REGON: 351544030
www.remapol.krakow.pl, e-mail: remapol@o2.pl

11. 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 i ciągu pieszo-rowerowego KR1

- | |
|---|
| ▪ Warstwa ścieralna 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.