

PRZEBUDOWA ULICY KSIĘCIA JÓZEFA W KRAKOWIE  
W ZAKRESIE WYZNACZENIA NOWEJ LOKALIZACJI PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH WRAZ Z BUDOWĄ  
SYGNALIZACJI ŚWIETLNEJ

## SPIS ZAWARTOŚCI:

- OPIS TECHNICZNY
- RYSUNKI

### ORIENTACJA

*rys. nr D-1*

PLAN SYTUACYJNY

SKALA 1:500

*rys. nr D-2*

PRZEKRÓJ TYPOWY

SKALA 1:50

## OPIS TECHNICZNY

### 1. Podstawa opracowania

- Ustalenia i umowa z Inwestorem,
- Podkład sytuacyjno - wysokościowy w skali 1:500,
- Wizja w terenie,
- Ustawa z dnia 12.03.1985 r 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.).
- Katalog Typowych Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych opracowany na zlecenie GDDKiA, Gdańsk 2014.
- Właściwe wytyczne i normy branżowe.

### 2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany przebudowy ul. Księcia Józefa w Krakowie w zakresie wyznaczenia nowej lokalizacji przejścia dla pieszych wraz z budową sygnalizacji świetlnej. Inwestycja zlokalizowana jest w pasie drogowym drogi wojewódzkiej nr 780 (ul. Księcia Józefa), na działce nr 26, obręb 0022, jednostka ewid. Krowodrza.

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

*Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Spółka Akcyjna  
ul. Senatorska 1  
30-106 Kraków*

### 3. Sytuacja - stan istniejący

Ulica Księcia Józefa na odcinku objętym przebudową jest drogą wojewódzką klasy Z, pozostającą w zarządzie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Posiada ona dwukierunkową jezdnię o nawierzchni bitumicznej i szerokości ok. 6,50m. Wzdłuż ulicy zlokalizowana jest zabudowa usługowa oraz jednorodzinna, głównie po jej północnej stronie. Na wysokości zjazdów do budynków Inwestora zlokalizowane jest przejście dla pieszych. Wzdłuż północnej krawędzi drogi, na całej długości działki Inwestora zlokalizowany jest chodnik, który prowadzi aż do skrzyżowania z ulicą Mirowską i biegnie także dalej w kierunku zachodnim do zabudowań w rejonie ulicy Kruczej. Po stronie południowej natomiast, chodnik prowadzi od przejścia dla pieszych przez ul. Mirowską.

Ulicą Księcia Józefa prowadzona jest komunikacja zbiorowa i zlokalizowane są w jej ciągu zatoki autobusowe. W rejonie opracowania zatoka autobusowa dla kierunku Kraków - Kryspinów zlokalizowana jest w rejonie zjazdu do budynków MPWiK, natomiast dla przeciwnej relacji – w rejonie skrzyżowania z ul. Mirowską.

Odwodnienie ulicy realizowane jest za pomocą kanalizacji deszczowej i kanalizacji ogólnospławnej. Wody opadowe z jezdni i chodników odprowadzane są do wpustów deszczowych i dalej wprowadzane do kanalizacji. Z uwagi na różnice wysokościowe, także chodnik zlokalizowany po stronie północnej jest odwadniany za pomocą wpustów deszczowych (na wysokości działki Inwestora).

W rejonie inwestycji zlokalizowane są typowe dla miejskiego zagospodarowania sieci uzbrojenia terenu: elektroenergetyczna, teletechniczna, gazowa, kanalizacyjna i wodociągowa. Ulica wyposażona jest w oświetlenie drogowe.

#### **4. Sytuacja - stan projektowany**

W ramach przedmiotowej inwestycji zaprojektowano zmianę lokalizacji przejścia dla pieszych, wykonanie sygnalizacji świetlnej, doprowadzenie chodników do nowej lokalizacji przejścia. Projekt sygnalizacji świetlnej wraz z projektem ruchowym stanowi odrębne opracowanie branżowe. Projektowane przejście dla pieszych zostało przesunięte względem istniejącego w kierunku wschodnim. Z uwagi na zatokę autobusową oraz znaczną różnicę wysokości pomiędzy krawędzią jezdni a poziomem istniejącego chodnika, nie było możliwe przesunięcie przejścia w kierunku zachodnim.

Zaprojektowano przejście dla pieszych o szerokości 4,0m, które będzie wyznaczone za pomocą oznakowania poziomego i pionowego (szczegóły dotyczące oznakowania zawarte są w projekcie organizacji ruchu). W celu doprowadzenia chodników do projektowanego przejścia zaprojektowano od strony północnej wykonanie 3 stopni schodów o wymiarach 12,5x35cm, wyznaczając tym samym najkrótszą drogę dla pieszych. Dla użytkowników niepełnosprawnych, rodziców z wózkami, wyznaczono także dojście w postaci chodnika o zwiększonym pochyleniu (mniej niż 6%) ale bez schodów i uskoków. Chodnik z uwagi na różnicę wysokości został obramowany palisadą i od strony uskoku zabezpieczony barierką U-12a. W rejonie schodów i połączenia projektowanego chodnika z istniejącym należy także wykonać remont istniejącego chodnika zlokalizowanego przy murze/ogrodzeniu działki Inwestora. Remont chodnika polegał będzie na wymianie uszkodzonej nawierzchni, likwidacji załamów i wysadzin, ujednoczeniu pochyłości.

Od strony południowej wykonano fragment chodnika z dowiązaniem do chodnika istniejącego. Zaprojektowano chodnik o szerokości 2,70m poszerzając powierzchnię oczekiwania a jednocześnie gwarantując właściwe powiązanie z istniejącym terenem. Na krawędzi istniejącego zjazdu zastosowano wyłukowanie krawężnikiem obniżonym (wyniesione na wys. 2cm). Projektuje się także wykonanie odcinka wygrodenia łańcuchowego (U-12b) uniemożliwiająca przekraczanie jezdni poza wyznaczonym przejściem dla pieszych.

W rejonie przejścia dla pieszych zaprojektowano na chodniku pasy integracyjne ułatwiające identyfikację przejścia dla osób słabowidzących i niewidomych. Na krawędzi jezdni, przy przejściu dla pieszych, zastosowano krawężniki betonowe 20/30cm wyniesione w stosunku do nawierzchni jezdni na 2cm.

Odwodnienie ulicy i chodników nie ulegnie zmianie. Jedynie po południowej stronie, z uwagi na wykonany chodnik, nastąpi konieczność wykonania wpustu ulicznego przy projektowanym krawężniku i wpięcie go do istniejącej studzienki (przewidzianej do wymiany) w ciągu kanalizacji deszczowej.

Projekt sygnalizacji świetlnej, oświetlenia przejścia dla pieszych, przebudowy bądź zabezpieczenia kolidujących sieci uzbrojenia terenu stanowiąc będą odrębne opracowania branżowe.

#### **5. Konstrukcja nawierzchni**

Zaprojektowano następujące konstrukcje:

##### Chodnik:

- 8cm warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej
- 3cm podsypka piaskowa
- 15cm warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 o uziarnieniu 0/31,5mm
- podłoże gruntowe, które należy sprowadzić do grupy nośności G1 o wtórnym module odkształcenia sprężystego nie mniejszym niż 80MPa i wskaźnikiem zagęszczenia nie mniejszym niż 1,0.