

OPIS TECHNICZNY
PROJEKTU BUDOWLANEGO DROGOWEGO DLA ZADANIA PN:
BUDOWA ODCINKA DROGI GMINNEJ
POŁĄCZENIA ULIC J.TURBASY I R.KIEŁKOWSKIEGO
W KRAKOWIE

1. Podstawa opracowania.

- plan zagospodarowania tereny wykonany przez architekta
- aktualizowana mapa syt-wys
- wizja w terenie
- umowa z ZDMK nr 99/ZDMK/2020 z dnia 3.02.2020r.
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Zabłocie”

2. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje projekt budowlany branży drogowej budowy odcinka drogi gminnej, będącej połączeniem ulic J.Turbasy oraz R.Kiełkowskiego w Krakowie. Planowana budowa będzie realizowana na terenie działek nr 208/2, 208/3, 208/10, 225, 295 obręb 14 jednostka ewidencyjna Podgórze.

3. Lokalizacja i stan istniejący

Planowana inwestycji drogowa zlokalizowana jest na terenie działek 208/2, 208/3, 208/10, 225, 295, między ulicą Kiełkowskiego i Turbasy. Aktualnie teren ten to nieurządzony, nieuporządkowany obszar, częściowo utwardzony trylinką – o szerokości około 2,5-3,0m, częściowo betonem cementowym, stanowiącym zjazdy istniejące na teren działek 104/2, 105/2. Po stronie południowej zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Posesja zlokalizowana na działce nr:

- 117, 111, 228 (bud. nr 19) posiada dostęp do istniejącej nawierzchni z trylinki jedynie poprzez furtkę – między innymi służącą do odbioru odpadów, dojazd do budynku od strony południowej
- 110 (bud. nr 21) posiada dostęp do istniejącej nawierzchni z trylinki poprzez furtkę oraz bramę wjazdową. Nawierzchnia zjazdu na terenie posesji wykonana jako betonowa, zaniedbana, zarośnięta, wygląda na nieużytkowaną. Budynek nie posiada wjazdu od strony południowej.
- 109/1 (bud. nr 23) posiada dostęp do istniejącej nawierzchni z trylinki jedynie poprzez furtkę – między innymi służącą do odbioru odpadów, dojazd do budynku od strony południowej

Teren przeznaczony pod inwestycję posiada liczne uzbrojenie podziemne.

4. Stan projektowany

4.1. Sytuacja

W ramach dokumentacji projektowej planuje się realizację odcinka drogi o długości około 60,0m i szerokości 6,40m, przy czym 6,0m stanowi jezdnię, pozostała część to ścieki przykrawężnikowe wykonane z dwóch rzędów kostki brukowe. Szerokość ścieku 20cm. Na końcowym odcinku o długości około 8,5m droga posiada odcinek przejściowy gdzie parametry geometryczne zmieniają wartość w celu dowiązania sytuacyjnego do wykonanego już wylotu z ul. Turbasy. W tej lokalizacji szerokość drogi wraz ze ściekami przykrawężnikowymi wynosi około 6,15m.

Włączenie połączenia w ulicę Kiełkowskiego zaprojektowano poprzez wykonanie łuków o wartościach $R=6,0m$ oraz $R=10,0m$.

Po oby dwu stronach jezdni zaprojektowano chodniki o szerokości 2,0m(nawierzchnia) + 0,15m (krawężnik betonowy ograniczający jezdnię). Od strony zieleńców nawierzchnie chodników ograniczają obrzeża betonowe 8x30cm na ławach betonowych. Szerokość obrzeża nie została wliczona w szerokość nawierzchni chodnika.

W ramach dokumentacji zaprojektowano trzy zjazdy:

- Nr 1 – przebudowa istniejącego zjazdu publicznego o szerokości dostosowanej do stanu istniejącego (szer. 6,30m) włączenie poprzez łuki $R=5,0m$
- Nr 2 – przebudowa istniejącego zjazdu publicznego oraz dostosowanie do potrzeb nowej inwestycji na działce nr 105/2, szerokość zjazdu 6,0m, włączenie łukami o promieniach $R=5,0m$.
- Nr 3 – przebudowa istniejącego zjazdu indywidualnego, szerokość 4,23m (dostosowanie do istniejącej bramy) włączenie w krawędź drogi poprzez wykonanie skosów 1:1 na długości 2,15m.

Dodatkowo utrzymano dojścia do istniejących furtek.

Wzdłuż północnej krawędzi chodnika planuje się zamontować barieroporęcz, ze względu na przewidywaną różnicę poziomów terenu.

Na chodniku nie przewiduje się żadnych barier architektonicznych. W obszarze inwestycji brak przejść dla pieszych. Planowana inwestycja nie ma wpływu na istniejącą organizację ruchu (w tym ruchu rowerowego). Ruch rowerowy w przedmiotowym rejonie odbywa się w ruchu ogólnym.

4.2. Rozwiązanie wysokościowe

Wysokościowo cały układ należy dostosować do poziomu ul. Kiełkowskiego, Turbasy oraz istniejących poziomów bram wjazdowych oraz wejść przy furtkach. Spadek poprzeczny chodników oraz zjazdów (w obszarze chodników) wynosić będzie 2% w kierunku istniejącej jezdni. Na dalszym odcinku (poza zakresem budowy chodnika) zjazdy posiadają zróżnicowane spadki podłużne. Przekrój drogi daszkowy wartość spadków poprzecznych 2%. Spadki podłużne drogi przedstawiono na rysunku nr D-2 i zostały dostosowane do poziomów istniejących bram i furtek.

4.3 Konstrukcja nawierzchni

ZJAZD:

- 8 cm nawierzchnia z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego
- 3 cm podsypka cementowo-piaskowa
- 20 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C50/30 stabilizowanej mechanicznie 0/31.5mm wg normy PN-S-06102/97
- 20 cm podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej C50/30 stabilizowanej mechanicznie 0/63mm wg normy PN-S-06102/97
- **51 cm** **Razem**

CHODNIKI:

- 8 cm nawierzchnia z kostki brukowej betonowej koloru szarego
- 3 cm podsypka cementowo-piaskowa
- 30 cm podbudowa zasadnicza z kruszywa kamiennego łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5mm wg normy PN-S-06102/97
- **41 cm** **Razem**

DROGA:

- 5cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12.8mm
 - wiązanie międzywarstwowe
 - 6 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16mm
 - wiązanie między warstwowe
 - 7 cm podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0/20mm
 - wiązanie międzywarstwowe
 - 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5mm wg normy PN-S-06102/97 $E2 \geq 120$ MPa
 - 30 cm warstwa kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie $E2 \geq 120$ MPa
 - 68 cm Razem
- Podłoże wyrównane, oczyszczone, $E2 \geq 100$ MPa

5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi będzie odbywać się do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej na warunkach określonych przez MPWIK, poprzez budowę odcinka kanalizacji.

6. Uzbrojenie

- Oświetlenie – droga zostanie zaopatrzona w nowe oświetlenie na warunkach wydanych przez ZDMK
- Sieci elektroenergetyczne – kolizje zostaną rozwiązane na warunkach z Tauron dystrybucja, wszystkie sieci będą prowadzone jako doziemne
- Sieci teletechniczne – kolizja zostanie rozwiązana na warunkach określonych przez Netię, brak sieci należących do Orange
- Brak sieci gazowych oraz c.o.

- *Inwestycja nie koliduje z siecią wodociagową ani kanalizacyjną*

7. Zieleń

Inwestycja koliduje z istniejącą zielenią. Kolizja zostanie usunięta, wprowadzone będą nasadzenia zastępcze.