

OPIS TECHNICZNY

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot inwestycji i lokalizacja

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany BUDOWY PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH NA ULICY SOŁTYSOWSKIEJ W OKOLICY OS. FAJNY DOM.

1.2. Inwestor

GMINA MIEJSKA KRAKÓW, 31-004 KRAKÓW, PL. WSZYSTKICH ŚWIĘTYCH 3-4,
REPREZENTOWANA PRZEZ ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA, 31-586 KRAKÓW,
UL. CENTRALNA 53

1.3. Jednostka projektowa

F.H.U. REMAPOL Grzegorz Kalita, 31-764 Kraków, ul. Wielkie Pola 7.

Biuro projektowe: 31-574 Kraków, ul. Ciepłownicza 21.

1.4. Podstawa opracowania

- Zlecenie Inwestora,
- podkład sytuacyjno - wysokościowy w skali 1:500,
- warunki techniczne nr IPO.453.4.2.2020 wydane przez ZDMK z dnia 20.08.2020 r.,
- warunki techniczne budowy oświetlenia przejścia dla pieszych przy ulicy Sołtysowskiej w Krakowie nr RU.461.6.83.2020 wydane przez nr ZDMK z dnia 06.04.2020 r.,
- ustawa z dnia: 07-07-1994r. Prawo budowlane (Dz.U.1994 Nr 89 Poz.414 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 2016.124 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia: 25.04.2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U.2012 Nr 0 Poz.462 z późn. zm.),
- wizja w terenie.

1.5. Zakres opracowania – branża drogowa

Zakres niniejszego opracowania obejmuje projekt budowlany następujących elementów:

- projekt budowy oraz remontu ciągów pieszych.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Ulica Sołtysowska na rozpatrywanym odcinku jest drogą klasy L (lokalną). Pełni ona funkcję dostępności, obsługującej przyległą zabudowę mieszkalną i usługową poprzez bezpośrednie zjazdy indywidualne i publiczne.

Projektowany odcinek przebudowy zlokalizowany jest w rejonie przystanku komunikacji miejskiej autobusowej, oraz zjazdu publicznego na działkę nr 119/1.

Aktualnie, na odcinku objętym przebudową, ulica posiada jezdnię asfaltową, dwukierunkową o szerokości 7m. Droga jest ograniczona krawężnikiem wraz z chodnikiem od strony południowej szerokości 2m i nawierzchni z betonowych płyt chodnikowych. Od strony północnej drogi znajduje się bezpiecznik o szer. 0,5m z betonowych płyt chodnikowych, a w dalszej części zieleniec.

W ciągu ulicy, po obu stronach, zlokalizowane są zjazdy indywidualne i publiczne.

Odwodnienie drogi odbywa się poprzez ukształtowane spadki poprzeczne i podłużne układu drogowego. Lewa i prawa strona drogi odwadniana jest przez wpusty ściekowe z przykanalikami odprowadzającymi wody opadowe do istniejącej kanalizacji deszczowej w ulicy.

W pasie drogowym występuje następujące uzbrojenie terenu:

- wpusty i przykanaliki deszczowe,
- sieć kanalizacji deszczowej,
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć wodociągowa,
- kablowa linia teletechniczna,
- napowietrzna i kablowa linia elektroenergetyczna,
- sieć oświetlenia ulicznego.

Stan techniczny poszczególnych elementów drogi:

Droga posiada nawierzchnię asfaltową w dobrym stanie technicznym. Na jezdni nie ma widocznych ubytków czy wybojów, ale występują nieliczne spękania zmęczeniowe oraz deformacja strukturalna krawędzi jezdni. Krawężnik ze ściekiem z kostki betonowej w dobrym stanie technicznym. Istniejący chodnik od strony południowej z płyt betonowych chodnikowych w dobrym stanie technicznym.

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Sytuacja

Dokumentacja projektowa obejmuje budowę przejścia dla pieszych wraz z oświetleniem. Przebudowa polegać będzie na budowie 10,0m chodnika o szerokości 2,5m od strony północnej wraz z przejściem dla pieszych i jego oświetleniem (dwa słupy oświetleniowe).

Nie przewiduje się zmian geometrii jezdni.

Projektowane przejście dla pieszych o szerokości 4m zlokalizowane jest na odcinku prostym, spełniającym warunki widoczności dla $V_p(50\text{km/h}) + 10\text{km/h} = 60\text{km/h}$ odległość widoczności na zatrzymanie wynosi 70m.

Przewiduje się także regulację wysokościową istniejącego chodnika po południowej stronie drogi. W miejscu przejścia dla pieszych należy go obniżyć o 10cm, tak, by na szerokości przejścia odkrycie krawężnika wynosiło 2cm (od poziomu dna ścieku przykrawężnikowego).

Krawędź jezdni w miejscu przejścia dla pieszych ograniczono krawężnikiem drogowym kamiennym, najazdowym 20/22cm ($h=0\text{cm}$ od poziomu nawierzchni jezdni) ze ściekiem z 2 rzędów kostki betonowej 10x20x8cm. Dodatkowo wprowadza się udogodnienia dla osób niepełnosprawnych w postaci pasa medialnego szerokości 80cm (stykającego się z krawężnikiem), ułożonego z kostki integracyjnej (z guzkami) posiadających fakturę rozpoznawalną przez osoby niedowidzące.

3.2. Rozwiązanie wysokościowe

Przekrój podłużny:

Wysokościowo dowiązano na zakresach stan projektowany do stanu istniejącego.

Przekrój poprzeczny:

Pochylenia poprzeczne jezdni w stanie istniejącym są ukształtowane jako daszkowe i nie ulegają zmianie. Projektowany chodnik będzie posiadał spadek 2% w kierunku jezdni.

3.3. Konstrukcja nawierzchni

(A) NAWIERZCHNIA CHODNIKA

- 8cm kostka betonowa bezfazowa typu Behaton koloru szarego (pas medialny: kostka integracyjna 20/10/8 żółta lub czerwona z guzkami rozpoznawalnymi przez osoby niedowidzące)
- 3cm podsypka cementowo - piaskowa 1:4
- 10cm podbudowa zasadnicza z kruszywa kamiennego łamanego stabilizowanego mechanicznie, uziarnienie 0/31,5mm
- 20cm podbudowa zasadnicza z kruszywa kamiennego łamanego stabilizowanego mechanicznie, uziarnienie 31,5/63mm
- 41cm RAZEM**

3.4. Szczegóły konstrukcyjne

- szczegół (1) –Krawężnik drogowy kamienny, najazdowy 20/22cm ($h=0\text{cm}$) ze ściekiem z 2 rzędów kostki betonowej 10x20x8cm na podsypce cementowo-paskowej 1:4 i ławie betonowej C16/20 gr. 15cm,
- szczegół (2) – obramowanie chodnika – obrzeże betonowe 8/30cm z odkryciem $h=0\text{cm}$ na podsypce cementowo-paskowej 1:4 i ławie betonowej C16/20 gr. 15cm,

4. ODWODNIENIE

Odwodnienie układu drogowego odbywać się będzie poprzez ukształtowane spadki podłużne i poprzeczne. Wody opadowe z projektowanego chodnika zostaną odprowadzone ściekiem przykrawężnikowym do istniejących wpustów ulicznych kanalizacji deszczowej.

5. UZBROJENIE TERENU

Projektuje się budowę sieci kablowej zasilającej projektowane oświetlenie przejścia dla pieszych co stanowi przedmiot odrębnego opracowania.

7. ZIELEŃ

Projektowany układ drogowy nie koliduje z istniejącą zielenią.

8. ORGANIZACJA RUCHU

Projekt docelowej organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie.

Opracował:

mgr inż. Tadeusz Wojciechowski