

SPIS ZAWARTOŚCI

CZEŚĆ OPISOWA

CZEŚĆ RYSUNKOWA

D-1	ORIENTACJA	SKALA 1:10000
D-2.1	PLAN SYTUACYJNY	SKALA 1:500
D-2.2	PLAN SYTUACYJNY – DOWIĄZANIE CHODNIKA	SKALA 1:500
D-3	PROJEKTOWANA NIWELETA JEZDNI	SKALA 1:50/1:500
D-4.1	PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE	SKALA 1:50

CZEŚĆ OPISOWA

Branża: Drogowa

1. Dane ogólne

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt przebudowy odcinka ul. Szpakowej w Krakowie.

Zakres opracowania obejmuje:

- przebudowę jezdni ul. Szpakowej do konstrukcji jak dla KR2 na odcinku ok. 150m,
- budowę chodnika wzdłuż ul. Szpakowej na odcinku ok. 240m,
- przebudowę odwodnienia

Podstawą merytoryczną opracowania projektu jest:

1. Mapa sytuacyjno - wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500,
2. Obowiązujące rozporządzenia, normy i wytyczne w zakresie projektowania dróg i ulic,
3. Umowa nr 81A/ZIKiT/2011 z dnia 16.02.2011r. z późn. Aneksem nr 1 z dnia 20.05.2016r.
5. Wizja lokalna w terenie,
6. Wypisy i wyrisy z ewidencji gruntów,

2. Opis stanu istniejącego

Planowana inwestycja położona jest w południowej części Krakowa, w dzielnicy XI Podgórze Duchackie. Ulica Szpakowa jest drogą gminną klasy L. Posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 4,5-5,0m. Wzdłuż ulicy brak jest wydzielonych ciągów pieszych, poza krótkim fragmentem chodnika na wysokości bloku nr 24. Odwodnienie odbywa się powierzchniowo w przyległy teren.

Wzdłuż ulicy Szpakowej zlokalizowane są typowe dla miejskiego zagospodarowania sieci uzbrojenia terenu: kanalizacyjna, wodociągowa, gazowa, elektroenergetyczna, ciepła, teletechniczna. Znajdują się tu również krzewy i pojedyncze drzewa.

3. Rozwiązanie sytuacyjne

Rozwiązanie sytuacyjne przedstawiono na rysunku nr D-2.1 - Plan sytuacyjny.

W ramach przedmiotowej inwestycji projektuje przebudowę ulicy Szpakowej na odcinku ok. 245m.

Początek opracowania przyjęto na skrzyżowaniu ul. Szpakowej z ulicą Bochenka (droga wewnętrzna) i Sporną, koniec opracowania znajduje się na końcu projektowego chodnika – koniec działki nr 576/4. Zaprojektowano na całym odcinku chodnik prawostronny o szerokości użytkowej 2,0m (bez krawężnika i obrzeża), po lewej stronie natomiast przewidziano wykonanie lub remont pobocza. Do km 0+147,53 przewiduje się przebudowę bądź remont całej konstrukcji jezdni, na dalszym odcinku budowę chodnika i wykonanie poszerzeń jezdni na łukach poziomych.

Zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,0m wraz z wymaganymi poszerzeniami na łukach. Korekcie ulegnie także skrzyżowanie ul. Szpakowej z ul. Sporną oraz Bochenka, a także skrzyżowanie z ul. Sadka.

W ramach przedmiotowej inwestycji przebudowie ulegnie także odwodnienie drogi. Z uwagi na fakt, iż jedynym odbiornikiem wód opadowych w tym rejonie jest istniejąca kanalizacja deszczowa, wody opadowe zostaną za pomocą wpustów deszczowych odprowadzone właśnie do tej kanalizacji. Projektuje się wpusty krawężnikowo-ściekowe z żeliwa sferoidalnego typu ciężkiego z pierścieniem odciążającym, na zawiasie z zabezpieczeniem przed kradzieżą, osadzone na studzienkach z prefabrykatów 500mm, z częścią dolną prefabrykowaną – osadnikiem o głębokości 80 cm. Na wpustach deszczowych nie trzeba stosować syfonów. Wszystkie wpusty drogowe należy połączyć z kanalizacją za pomocą rur PVC SN8 ϕ 200mm.

W ramach inwestycji przebudowie ulegnie także istniejące oświetlenie drogi – słupy z oprawami oświetleniowymi kolidujące z projektowanym chodnikiem zostaną przestawione poza chodnik.

W związku z realizacją przedmiotowej inwestycji zostaną przebudowane lub zabezpieczone istniejące sieci uzbrojenia terenu kolidujące z drogą. Projekty przebudowy lub zabezpieczenia sieci stanowią odrębne opracowania branżowe.

Zostanie także wykonane powiązanie projektowanego w ramach niniejszej inwestycji chodnika z chodnikiem istniejącym zlokalizowanym przy ul. Podedworze. Sposób tego powiązania przedstawiono na rys. D-2.2. Projektuje się chodnik w odsunięciu od krawędzi jezdni. Chodnik będzie posiadał szerokość użytkową równą 2,0m i nawierzchnię z kostki betonowej bezfazowej.

4. Ukształtowanie wysokościowe

Niweletę drogi przedstawiono na rysunku nr D-3 – Projektowana niweleta jezdni.

Niweletę drogi na odcinku objętym przebudową jezdni ukształtowano w taki sposób, aby zapewnić spełnienie obowiązujących przepisów przy jednoczesnej minimalizacji robót ziemnych i przy zapewnieniu prawidłowego odwodnienia. Niweletę dostosowano w maksymalnym stopniu do stanu istniejącego.

Przekrój poprzeczny drogi, z uwagi na istniejące ukształtowanie terenu, jest na odcinku objętym przebudową jezdni jednostronny. W rejonie skrzyżowania z ul. Sporną, przekrój dostosowano do pochylenia podłużnego ul. Spornej i Bochenka, na dalszym odcinku pochylenie poprzeczne zostało ukształtowane z uwzględnieniem geometrii trasy i łuków poziomych. Na odcinku, gdzie nie projektuje się przebudowy jezdni a jedynie wykonanie chodnika, nie ingeruje się w pochylenia poprzeczne jezdni. Wykonane przy krawężniku wpusty deszczowe gwarantują, że wody opadowe zostaną przejęte do kanalizacji deszczowej.

5. Konstrukcja nawierzchni

Na podstawie „Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych”, przyjęto konstrukcję przebudowywanej drogi.

Konstrukcja nawierzchni jezdni i zjazdów bitumicznych (KR2):

1. Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej – gr. 4cm,
2. Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego – gr. 8cm,
3. Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem - gr. 22cm

WZMOCNIENIE PODŁOŻA DO GRUPY NOŚNOŚCI G1:

($E_2 \geq 80 \text{ MPa}$, $I_s \geq 1,00$)

Konstrukcja nawierzchni chodnika:

1. Kostka betonowa bezfazowa – gr. 8cm,
2. Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 3cm,
3. Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 - gr. 15cm

WZMOCNIENIE PODŁOŻA DO GRUPY NOŚNOŚCI G1:

($E_2 \geq 80 \text{ MPa}$, $I_s \geq 1,00$) np. poprzez wykonanie warstwy z kruszywa łamanego 0-31,5mm gr. 10cm

Łączna grubość warstw kruszywa pod chodnikiem min. 25cm

Konstrukcja nawierzchni zjazdu z kostki:

1. Kostka betonowa – gr. 8cm,
2. Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 3cm,
3. Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 - gr. 25cm

WZMOCNIENIE PODŁOŻA DO GRUPY NOŚNOŚCI G1:

($E_2 \geq 100 \text{ MPa}$, $I_s \geq 1,00$)

6. Zieleń

Inwentaryzacja zielenie oraz ewentualna kolizja z drzewostanem wg odrębnego opracowania.