

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- Opis techniczny
- Plan orientacyjny
- Podział arkuszy
- Plan sytuacyjny – cz.1
- Plan sytuacyjny – cz.2
- Plan sytuacyjny – cz.3
- Plan sytuacyjny – cz.4
- Plan sytuacyjny – cz.5
- Plan sytuacyjny – cz.6
- Plan sytuacyjny – cz.7
- Plan sytuacyjny – cz.8
- Plan sytuacyjny – cz.9
- Plan sytuacyjny – cz.10
- Plan sytuacyjny – cz.11
- Plan sytuacyjny – nawiązanie do stanu istniejącego - wariant I
- Plan sytuacyjny – nawiązanie do stanu istniejącego - wariant II
- Przekrój konstrukcyjny A-A
- Przekrój konstrukcyjny B-B

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie koncepcji układu drogowego dla obszaru Kraków-Nowa Huta Przyszłości - budowa drogi do obsługi strefy aktywności gospodarczej w obszarze KDZ.1 oraz KDZ.2.

2. LOKALIZACJA

Przedmiotowa inwestycja położona jest w Krakowie – ul. Igołomska, KDZ.1 oraz KDZ.2.

3. INWESTOR

Zarząd Dróg Miasta Krakowa, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków

4. PODSTAWA PROJEKTOWANIA

- wizja lokalna w terenie,
- mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500,
- Rozporządzenie ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dziennik Ustaw nr 43, Warszawa 14 maja 1999 r. (z późn. zm.),

5. PODSTAWA OPRACOWANIA

5.1. Zlecenie Inwestora

5.2. Wizja w terenie

6. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Przedmiot inwestycji zlokalizowany jest w obrębie obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Nowa Huta Przyszłości – Igołomska Północ. Zakres objęty odrębnym etapem inwestycji dla realizacji skrzyżowania z ul. Igołomską zlokalizowany jest w obszarze Nowa Huta Przyszłości – Igołomska Północ oraz Południe. W stanie istniejącym droga wewnętrzna biegnąca w obszarze KDZ.1 na odcinku objętym opracowaniem posiada jezdnię z mieszanki mineralno-bitumicznej bez ciągów pieszych. Droga wewnętrzna biegnąca w obszarze KDZ.2 na odcinku od obszaru KDZ.1 do KDL.1 posiada jezdnię z mieszanki mineralno-bitumicznej bez ciągów pieszych. Na pozostałym zakresie objętym opracowaniem teren stanowi obszar zielony wraz z lokalnie występującymi drogami z płyt betonowych. Na zakresie₃

objętym zadaniem lokalnie występuje kanalizacja deszczowa oraz rowy przydrożne. W rejonie zadania przebiega bocznicą kolejowa, ciepłociąg, wodociąg, gazociąg, kable elektroenergetyczne, kanalizacja teletechniczna, napowietrzna sieć elektroenergetyczna, oświetlenie uliczne, kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna.

7. STAN PROJEKTOWANY

7.1. SYTUACJA

Zgodnie ze zleceniem Inwestora opracowanie obejmuje wykonanie koncepcji układu drogowego dla obszaru Kraków-Nowa Huta Przyszłości - budowa drogi do obsługi strefy aktywności gospodarczej w obszarze KDZ.1 oraz KDZ.2. W ramach opracowania zaprojektowano budowę drogi w obszarze KDZ.1 zgodnie z ustaleniami planu miejscowego jako drogę dwujezdniową z dwoma pasami ruchu a w obszarze KDZ.2 jako jednojezdniową. Ze względu na przyległy teren przemysłowy oraz występujące zakłady produkcyjne zaprojektowano jezdnie ulic o szerokości 7,0m. Ze względu na przyjęte promienie łuków poziomych poszerzenie jezdni uwzględniono w szerokości ulicy. Zgodnie z warunkami Zarządu Transportu Publicznego w ramach zadania przewidziano budowę obustronnych chodników oraz ścieżek rowerowych. Załamanie poziome drogi KDZ.1 wyokrąglono promieniem $R=450m$. Załamania poziome drogi KDZ.2 wyokrąglono promieniami $R=150$, $R=265m$, $R=300m$, $R=400m$, $R=500m$. Na jezdni drogi KDZ.1 założono jednostronny spadek poprzeczny a na jezdni drogi KDZ.2 założono spadek daszkowy. W ramach zadania zaprojektowano do istniejącego zagospodarowania zjazdy z kostki brukowej betonowej. W ciągu drogi KDZ.1 w Km 0+168,37 zaprojektowano przebudowę przejazdu drogowo-kolejowego dla istniejącej bocznicy z prefabrykowanych płyt. Projektowane jezdnie obramowano krawężnikiem kamiennym 20/30 wraz ze ściekiem z dwóch rzędów kostki brukowej betonowej na ławie betonowej C16/20 a chodniki obramowano obrzeżem betonowym 8/30 na ławie betonowej C16/20. W ramach opracowania zaprojektowano ścieżki rowerowe o szerokości 3,0m wraz z uwzględnieniem skrajni poziomej oraz chodniki o szerokości 2,0m. W ciągu drogi KDZ.1 w rejonie skrzyżowań z drogami KD.L wyznaczono przejścia dla pieszych oraz przejazdy rowerowe. W ramach opracowania wyznaczono wstępnie przystanki oraz zatoki autobusowe. W ramach zadania w rejonie włączeń do układu drogowego ul. Igołomskiej założono wykonanie na początku zakresu docelowo ronda turbinowego typu średniego oraz na końcu zakresu ronda typu małego. Ze względu na planowaną realizację skrzyżowania drogi KDZ.1 z ul. Igołomską wg odrębnego etapu w ramach opracowania przedstawiono również tymczasowe

powiązanie drogi KDZ.1 z ul. Igołomską. Ponadto w ramach opracowania zapewniono rezerwę terenu dla budowy linii tramwajowej z uwzględnieniem bezkolizyjnych przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych w docelowym układzie skrzyżowania. Na etapie projektu budowlanego należy zweryfikować przyjęte rozwiązania.

7.2. KONSTRUKCJA

Konstrukcję nawierzchni układu drogowego należy zaprojektować na etapie opracowania projektu budowlanego w oparciu o Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych (Załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.) oraz na podstawie dokumentacji geotechnicznej.

7.3. ODWODNIENIE

W ramach zadania zakłada się budowę kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód opadowych do rowu Suchy Jar, rowy w Km 2+064,12 oraz kanalizacji deszczowej w ul. Igołomskiej. Ponadto w ramach zadania w ciągu drogi KDZ.1 w Km 2+064,12 założono budowę przepustu. W ramach zadania dla odcięcia dopływu wód gruntowych w kierunku konstrukcji drogi założono zastosowanie drenażu z kruszywa 31,5/63 w otulinie z geosyntetyku typu Fibertex F-320. Dodatkowo przewidziano ułożenie w drenażu rury drenarskiej $\varnothing 200\text{mm}$ SN8 o perforacji 360°, którą należy wpiąć do projektowanych studzienek ściekowych kanalizacji deszczowej. Zastosowanie drenażu należy zweryfikować na etapie projektu budowlanego po potwierdzeniu warunków gruntowych. Na etapie projektu budowlanego oraz na podstawie warunków technicznych należy zweryfikować przyjęte rozwiązania w zakresie odwodnienia oraz odbiorników wód deszczowych.

7.4. OŚWIETLENIE

W ramach zadania zaplanowano budowę oświetlenia. Projektuje się budowę nowej kablowej elektroenergetycznej sieci oświetlenia ulicznego.

7.5. KANAŁ TECHNOLOGICZNY

W ramach zadania w obszarze dróg KDZ.1 oraz KDZ.2 zakłada się budowę kanału technologicznego.

7.6. KOLIZJE

Projektowana inwestycja w zakresie objętym niniejszym opracowaniem koliduje z infrastrukturą techniczną. W ramach zadania przewiduje się przebudowę kolidującego uzbrojenia. Ponadto niniejsza inwestycja zgodnie z inwentaryzacją geodezyjną koliduje z zielenią.

8. ZAŁĄCZNIKI

8.1. Opinie

8.2. Uprawnienia budowlane projektanta