

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- Opis techniczny
- Plan sytuacyjny – wariant I
- Plan sytuacyjny – wariant II
- Przekrój konstrukcyjny A-A

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie wariantowej koncepcji rozbudowy skrzyżowania ulic: Łużyckiej, Bochenka oraz Kijanki.

2. LOKALIZACJA

Przedmiotowa inwestycja położona jest w Krakowie – ul. Łużycka / ul. Bochenka.

3. INWESTOR

Gmina Miejska Kraków - 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 – umowa 637/ZDMK/2021

5.2. Wizja w terenie

6. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Ul. Łużycka stanowi drogę publiczną kategorii powiatowej. Zgodnie z MPZP dla obszaru „Rejon ulic Tuchowskiej, Cechowej, Łużyckiej” droga zlokalizowana jest w obszarze KDZ.3 (drogi zbiorcze). Ulica posiada jezdnię asfaltową o szerokości 6,20m – 7,00m. Na odcinku na północ od skrzyżowania z ul. Bochenka występują obustronne chodniki, natomiast na południe – chodnik jednostronny. Ulicą odbywa się transport zbiorowy (MPK). Istniejące przystanki autobusowe nie posiadają zatok.

Ul. Bochenka stanowi drogę wewnętrzną, nie objętą zapisami MPZP. Droga posiada jezdnię asfaltową o szerokości 6,00m oraz obustronne chodniki.

Ul. Kijanki stanowi drogę publiczną kategorii gminnej. Zgodnie z MPZP droga zlokalizowana jest w obszarze KDL.1 (drogi lokalne). Droga posiada jezdnię o nawierzchni z kostki betonowej o szerokości 5,20m (w rejonie skrzyżowania z ul. Łużycką) oraz zwężającą się na dalszym odcinku do szerokości 3,70m. Wzdłuż jezdni biegnie jednostronny chodnik o nienormatywnej szerokości, przechodzący na węższym odcinku w bezpiecznik. Droga prowadzi ruch jednokierunkowy (zakaz wjazdu od ul. Łużyckiej) z dopuszczeniem kontraruchu dla rowerów. Ulica stanowi obsługę zabudowy jednorodzinnej. W rejonie skrzyżowania z ul. Łużycką występuje włączenie zjazdu stanowiącego wspólny zjazd do kilku posesji, natomiast od strony północnej występuje obsługa istniejących garaży (blaszaki).

Ul. Zimna stanowi drogę publiczną kategorii gminnej. Zgodnie z MPZP droga zlokalizowana jest w obszarze KDD.5 (drogi dojazdowe). Ulica posiada główne połączenie komunikacyjne od strony ul. Gwarnej. Dodatkowo posiada dwa bezpośrednie połączenia z ul. Łużycką bez wykształcenia geometrii wlotów – włączenie południowe pod bardzo ostrym kątem. W rejonie inwestycji droga posiada nawierzchnię tłuczniową bez ciągów pieszych.

Istniejący układ komunikacyjny objęty opracowaniem stanowi oddzielne, bliskie względem siebie – skrzyżowania:

- skrzyżowanie ul. Łużyckiej z podporządkowaną ul. Bochenka;
- skrzyżowanie ul. Łużyckiej z podporządkowaną ul. Kijanki (na ul. Kijanki ruch jednokierunkowy – zakaz wjazdu od ul. Łużyckiej z dopuszczeniem kontraruchu dla rowerów);
- dodatkowo skrzyżowanie ul. Łużyckiej z podporządkowaną ul. Zimną (bez wykształcenia uregulowanej geometrii skrzyżowania).

7. STAN PROJEKTOWANY

7.1. SYTUACJA

Zgodnie ze zleceniem Inwestora opracowano dwuwariantową koncepcję ronda. Oba warianty zakładają włączenie się do ronda ulic: Łużyckiej, Bochenka i Kijanki oraz likwidację bezpośredniego połączenia ul. Zimnej z ul. Łużycką. Ustalono optymalną

lokalizację wyspy środkowej ronda, tak aby możliwe było zapewnienie prawidłowej geometrii wlotów przy jednoczesnym zapewnieniu obsługi komunikacyjnej terenów przyległych (głównie dotyczy możliwości włączenia do ruchu wspólnego zjazdu na ul. Kijanki). W celu zapewnienia pełnej przejezdności zaprojektowano rondo o średnicy zewnętrznej 32m (jezdnia ronda 6,0m + pierścień wewnętrzny 1,5m) oraz wloty o szerokości 4,50m i wyloty o szerokości 4,00m. Z uwagi na charakter ul. Kijanki, wlot i wylot posiadać będą odpowiednio szerokości 4,0m i 3,5m. Wysepki na wlotach posiadać będą na przejściach w węższym miejscu 2,5m (przejścia dla pieszych wyznaczono na wszystkich wlotach). Wlot / wylot ul. Kijanki zaprojektowano o geometrii pozwalającej na zastosowanie w razie potrzeby dowolnego kierunku ruchu, w tym również ruchu dwukierunkowego (przy zastosowaniu odpowiedniego oznakowania poziomego i urządzeń BRD).

Na ul. Łużyckiej dla poprawy przepustowości (szczególnie w celu odblokowania ruchu pojazdów opuszczających rondo w kierunku ul. Nowosądeckiej) i bezpieczeństwa ruchu, zaprojektowano przystanki autobusowe w formie zatok oraz przewidziano wiaty przystankowe.

Dla posesji nr 78 przewidziano likwidację zjazdu z ul. Łużyckiej i przeniesienie go na wspólny zjazd z ul. Kijanki, co wymagać będzie ingerencji w zagospodarowanie działki prywatnej.

Dla obu wariantów przebudowane zostanie oświetlenie uliczne oraz podłączenia nowych wpustów deszczowych do kanału. Przewiduje się również budowę kanału technologicznego.

Ruch rowerowy odbywać się będzie w ruchu ogólnym z utrzymaniem kontraruchu na ul. Kijanki.

W celu zapewnienia rozwiązań przyjaznych dla osób niepełnosprawnych, przewidziano w rejonie przejść i przystanków pasy z kostki integracyjnej oraz pasy naprowadzające. Dodatkowo przy projektowanych miejscach postojowych (wariant 2) przewidziano miejsce dla osoby niepełnosprawnej, połączone z chodnikiem bez wystającego krawężnika.

W wariantcie nr 1 przewidziano zamknięcie ul. Zimnej od strony ul. Łużyckiej z zapewnieniem placu do zawracania. Obsługa ul. Zimnej odbywać się będzie od strony ul. Gwarnej.

W wariantcie nr 2 zaprojektowano połączenie ul. Zimnej z ul. Kijanki. Dla przedmiotowego rozwiązania przyjęto, że odcinek ul. Kijanki pomiędzy rondem

a skrzyżowaniem z ul. Zimną stanowić będzie drogę dwukierunkową. Dodatkowo zaprojektowano wzdłuż drogi miejsca postojowe prostopadłe.

7.2. NAWIERZCHNIE

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.

Jako typy nawierzchni przyjęto:

- dla jezdni ulic: Łużyckiej i Bochenka – beton asfaltowy;
- dla jezdni ulic: Kijanki i Zimnej – kostka betonowa szara typu Behaton (bezfazowa);
- dla zatok autobusowych – beton cementowy zbrojony czerwony;
- dla chodników, bezpieczników i wysepek – kostka betonowa szara typu Behaton (bezfazowa);
- dla zjazdów – kostka betonowa czerwona typu Behaton (bezfazowa).

Ścieki wzdłuż krawędzi jezdni przewidziano z dwóch rzędów kostki betonowej typu Holland.

7.3. ODWODNIENIE

Odprowadzenie wód opadowych założono jak w stanie istniejącym, tj. do istniejącego kanału.

7.4. OŚWIETLENIE

W ramach zadania założono przebudowę i budowę oświetlenia. Zaprojektowano budowę nowej kablowej elektroenergetycznej sieci oświetlenia ulicznego. Na planie sytuacyjnym przedstawiono propozycję lokalizacji oświetlenia ulicznego.

7.5. KANAŁ TECHNOLOGICZNY

W ramach zadania założono budowę kanału technologicznego.

7.6. KOLIZJE

Projektowana inwestycja w zakresie objętym niniejszym opracowaniem koliduje z infrastrukturą techniczną. Przebudowa kolidujących sieci odbędzie się zgodnie z warunkami ich zarządców. Ponadto niniejsza inwestycja zgodnie z inwentaryzacją geodezyjną koliduje z zielenią.

Inwestycja wymaga rozbiórki niektórych obiektów kubaturowych – garaży typu „blaszak” (związanych z gruntem).

8. PODSUMOWANIE

Z analizy obu wariantów wynika konieczność wyznaczenia nowego, poszerzonego pasa drogowego i uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Oba warianty ingerują w sposób istotny w przyległe tereny prywatne. Biorąc pod uwagę ewentualną konieczność ograniczenia ingerencji wskazać należy na wariant pierwszy. Jednak biorąc pod uwagę płynność połączeń komunikacyjnych wskazać należy na wariant drugi, który zapewnia bezpieczne połączenie ul. Zimnej z ul. Łużycką (na której odbywa się duży ruch) i dodatkowo zapewnia miejsca postojowe, które wg wizji w terenie w chwili obecnej są potrzebne (parkowanie na niewyznaczonych miejscach w rejonie skrzyżowania z ul. Łużycką).