

OPIS TECHNICZNY

dla inwestycji pn.:

„OPRACOWANIE WIELOWARIANTOWEJ I WIELOBRANŻOWEJ KONCEPCJI BUDOWY WIADUKTU DROGOWEGO NAD UKŁADEM TOROWYM W CIĄGU UL. KĄPIELOWEJ W KRAKOWIE WRAZ Z PRZEBUDOWĄ/BUDOWĄ/ROZBUDOWĄ PRZYLEGŁEGO UKŁADU DROGOWEGO, NIEZBĘDNĄ INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ ORAZ UZYSKANIEM DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH (DUŚ)”

1. Cel i podstawa opracowania

Niniejsze opracowanie stanowi rozwinięcie opracowań wykonanych w latach 2017 i 2020 przez Urząd Miasta Krakowa - Wydział Gospodarki Komunalnej. Aktualizacja wprowadza uzupełnienia w proponowanych uprzednio rozwiązaniach. Nowe rozwiązania koncepcyjne uwzględniają postulowane przez PKP PLK S.A. zabezpieczenia rezerwy terenowej pod budowę drugiej pary torów na linii nr 94, uwagi Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu dotyczących geometrii rozwiązań drogowych, w szczególności rozwiązań wysokościowych i wynikających stąd warunków widoczności.

Koncepcja realizowana jest na podstawie umowy zawartej z Zarządem Inwestycji Miejskich w Krakowie.

2. Proponowane rozwiązania

W niniejszej koncepcji zweryfikowano rozwiązania sytuacyjne, które były już przedmiotem analiz w ramach opracowań wykonywanych od 2017 do 2020 roku w UMK.

Przedstawione opracowanie obejmuje trzy warianty w zakresie połączenia ul. Kąpielowej z ul. Kolejarzy i ul. Armii „Kraków” oraz przekroczenia wiaduktem linii kolejowej.

Wszystkie warianty przewidują pozostawienie rezerwy pod planowane PKP PLK dodatkowe tory dla linii kolejowej nr 94. Rozwiązania skoordynowano z obecnie realizowanym zadaniem dot. dojazdu do SKA Swoszowice.

Wariant 5: Zmieniono przebieg ulicy Kąpielowej w stosunku do istniejącego. Celem jest przekroczenie linii kolejowej pod kątem zbliżonym do kąta prostego oraz odsunięcie jego przebiegu od zabudowań mieszkalnych przy Kąpielowej 11 i 13. Estakada na tym odcinku przebiega jeszcze wysoko (6-7m nad terenem), co stanowiłoby duże ograniczenie dostępu światła do przedmiotowych posesji od zachodu. Dojazd do ww. budynków został zapewniony poprzez drogę pod wiaduktem, włączoną do ul. Torowej. Ul. Torowa włączona jest do drogi prowadzącej do SKA Swoszowice. Konieczna będzie przebudowa na długości ok. 55m wlotu realizowanej drogi dojazdowej do stacji Kraków Swoszowice. Należy zaznaczyć, że będzie to ingerencja w inwestycję finansowaną ze środków unijnych. Ewentualna przebudowa drogi w okresie trwałości projektu może skutkować konsekwencjami w postaci utraty części lub całości dofinansowania.

W wariantcie tym przyjęto remont nawierzchni ul. Kąpielowej na odc. od ul. Zakopiańskiej do końca zatoki autobusowej na wys. budynku nr 4, w związku z tym w tym wariantcie nie przewiduje się zajęcia działek po stronie nr parzystych. Zaproponowano jedynie poszerzenie jezdni od strony nr nieparzystych, tak aby zatoka autobusowa miała normatywną szerokość, wydzielono również dodatkowy pas ruchu, który jest przedłużeniem zatoki autobusowej.

Zaproponowano także zmianę rozwiązania włączenia ul. Armii „Kraków” i Kolejarzy w stosunku do stanu istniejącego. Zaprojektowano skrzyżowanie ulicy Kąpielowej z ulicą Armii Kraków, ponieważ jest jedną z głównych ulic osiedla Jugowice, przebiegającą aż do połączenia z ulicą Jugowicką. Natomiast ulica Kolejarzy jest ulicą ślepą i dojazdem do dworca Swoszowice. Ul. Armii Kraków prowadzona będzie terenami wolnymi od zabudowy, będącymi w większości własnością Gminy Miejskiej Kraków lub Skarbu Państwa, do skrzyżowania ul. Kolejarzy pomiędzy posesjami nr 2 i nr 2a. Należy zauważyć, że układ nieruchomości drogowych posiada już uregulowania użytkowe prowadzące do takiego rozwiązania. Przyjęte rozwiązania dla ul. Kąpielowej skutkują podniesieniem skrzyżowania z ul. Kolejarzy o ok. 1,4m a tym samym koniecznością korekty przebiegu wysokościowego ul. Kolejarzy na długości ok. 137m. Podniesienie jezdni na tym odcinku skutkować będzie koniecznością przebudowy zjazdu do posesji przy ul. Kolejarzy 2 (włącznie z ingerencją w zagospodarowanie posesji w celu dostosowania do przebiegu wysokościowego ulicy) oraz likwidacji 3 zjazdów do warsztatu samochodowego (ul. Kolejarzy 7). W zamian za likwidowane zjazdy zaproponowano alternatywny dojazd drogą prowadzącą przez działkę nr 302. Wiąże się to z koniecznością wyburzenia budynku (obiekt nieużytkowany, bardzo zły stan techniczny obiektu - możliwość zawalenia) ul. Kolejarzy 5, położonego na tej działce. Rozwiązania powyższe wynikają z konieczności zachowania normatywnych pochyleń podłużnych w rejonie skrzyżowań.

Wariant 6: Przedmiotowy wariant traktowany jest jako wynikowy. Wrócono w nim do rozwiązania przebiegu ulicy Kąpielowej oraz wiaduktu nad koleją po śladzie istniejącej trasy. Z uwagi na wprowadzoną wyspę azylu oraz zatokę autobusową po stronie południowej wlot ul. Kąpielowej został odgięty w kierunku północnym, z odpowiednim naprowadzeniem relacji na wlot ul. Fortecznej.

Podobnie jak w wariacie nr 5 zaprojektowano trójwlotowe skrzyżowanie skanalizowane, z wydzielonym krótkim pasem do lewoskrętu z ul. Kąpielowej w ul. Armii „Kraków”. Taki układ zajmuje mniej miejsca niż rozwiązanie w stanie istniejącym, odsuwa układ drogowy od zabudowań: Kąpielowa 2 oraz Kolejarzy 3. Stary wlot ulicy Armii Kraków w takim przypadku zostałby zamknięty, co dla budynku mieszkalnego Kąpielowa 2 mogłoby być odciążeniem z niekorzystnego obecnie układu znajdowania się pomiędzy dwoma drogami publicznymi.

Zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kolejarzy.

Na włączeniu do ul. Zakopiańskiej zaproponowano poszerzenie jezdni od strony nr nieparzystych budynków tak, aby zatoka autobusowa miała normatywną szerokość. Z uwagi na wprowadzenie dodatkowego pasa ruchu, budynek nr 164 przy ul. Kąpielowej będzie przeznaczony do rozbiórki.

Zaprojektowano dojazd do dworca i parkingu P&R z ul. Kąpielowej poprzez wprowadzenie lewoskrętu. Na skrzyżowaniu ul. Kąpielowej z drogą dojazdową do SKA Swoszowice zaproponowano przejście dla pieszych z wyspą azylu.

Dojazd do budynków nr 11 i 13 został zapewniony z drogi równoległej do ul. Kąpielowej połączonej z ul. Torową. Ul. Torowa została włączona do drogi prowadzącej do SKA Swoszowice. Przy wiadukcie zastosowano windę towarową umożliwiającą transport wózków inwalidzkich, dziecięcych i rowerów. Zaprojektowano także schody umożliwiające skrócenie dojazdu pieszym z wiaduktu do ul. Torowej.

W ciągu ul. Kąpielowej wprowadzono ścieżkę rowerową zgodnie z przebiegiem głównej trasy rowerowej miasta Krakowa (w planach trasa rowerowa skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków). Została oddzielona od chodnika dwoma rzędami kostki. W pasie przebiegającym pomiędzy budynkami nr 2 i 100 droga dla rowerów wraz z chodnikiem zmieniają się w ciąg pieszo – rowerowy o szerokości 3,5 m. W rejonie skrzyżowania z ul. Zakopiańską, na wlocie ul. Kąpielowej zaprojektowano dodatkowy pas ruchu dla rowerów zakończony słupką klasyczną, która będzie służyć jako miejsce do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa. Zapewniono również komunikację rowerzystów w kierunku P&R Swoszowice oraz w kierunku autostrady poprzez włączenie drogi dla rowerów na jezdnię. Chodnik i ścieżka rowerowa na wiadukcie ze względów bezpieczeństwa będą oddzielone od jezdni barierami.

Na odcinkach gdzie jest to optymalne z punktu widzenia technicznego i aspektu społecznego wprowadzono pasy zieleni oddzielające jezdnię od chodnika.

Niweleta ul. Kąpielowej w rejonie skrzyżowania z ul. Armii Kraków będzie przebiegać w spadku około 4,0%. Na odcinku końcowym w rejonie skrzyżowania z drogą dojazdową do stacji Kraków Swoszowice uwzględniono również pochylenie nie przekraczające 4% wynikające z projektowanej korekty niwelety ul. Kąpielowej.

Niweleta na wysokości wiaduktu kolejowego będzie przebiegać łukiem o promieniu $R=1300m$ pomiędzy dwoma spadkami o wartości 4%. Długość przebudowywanego odcinka ul. Kąpielowej to ok. 450 m (od skrzyżowania z ul. Zakopiańską aż do wiaduktu nad autostradą A4).

Wariant 7: W wariantcie tym zaproponowano włączenie ul. Torowej do ul. Kąpielowej jako trzecie ramię skrzyżowania z drogą prowadzącą do SKA Swoszowice. Chodnik wzdłuż ul. Torowej oddzielono od jezdni zieleńcem.

Nie zapewniono dojazdu do budynków nr 11 i 13, ponieważ budynki te przewidziane są do wyburzenia z uwagi na planowany w tym miejscu nasyp.

Drogę dla rowerów w kierunku P&R Swoszowice oraz w kierunku autostrady zaprojektowano w sposób jak w wariantcie wynikowym nr 6. Natomiast w celu doprowadzenia trasy rowerowej wzdłuż ul. Kąpielowej do skrzyżowania z ul. Zakopiańską przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Drogę dla rowerów połączono ze skrzyżowaniem z ul. Zakopiańską w formie śluzy, która umożliwi rowerzystom wjazd na jezdnię skrzyżowania .

Dojazd do hurtowni zapewniono bezpośrednio z ul. Kąpielowej jako czwarte ramię skrzyżowania z ul. Armii Kraków. Układ drogowy ul. Armii Kraków oraz ul. Kolejarzy zaprojektowano jak w wariantcie nr 6.

Chodnik w ciągu ul. Kąpielowej na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Armii Kraków zaprojektowano na fragmencie o szerokości 2,5 m.