

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt rozbudowy skrzyżowania ulic: Ćwiklińskiej, Aleksandry oraz Telimeny na skrzyżowanie typu rondo.

2. LOKALIZACJA

Przedmiotowa inwestycja położona jest w Krakowie – ul. Ćwiklińskiej / ul. Aleksandry / ul. Telimeny.

3. INWESTOR

Prezydent Miasta Krakowa - 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 876/ZDMK/2021

5.2. Wizja w terenie

6. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Ul. Ćwiklińskiej stanowi drogę publiczną kategorii powiatowej. Ulica posiada układ dwujezdniowy z dzielącym pasem zieleni. Wzdłuż ulicy po południowej stronie wyznaczony jest wspólny ciąg pieszo – rowerowy o nawierzchni asfaltowej, natomiast od strony północnej ciągi są rozdzielone funkcjonalnie (asfaltowa ścieżka rowerowa / chodnik z kostki betonowej) dwoma rzędami czerwonej kostki typu Holland. Ponadto od północnej strony wyznaczone jest torowisko tramwajowe z przejściem / przejazdem rowerowym oraz przejazdem od ul. Telimeny. Na jezdni wyznaczone są pasy postojowe (za pomocą oznakowania poziomego i pionowego).

Ul. Telimeny stanowi drogę publiczną kategorii gminnej. Na włączeniu do ul. Ćwiklińskiej przekracza torowisko tramwajowe (nawierzchnia asfaltowa). Po obu stronach jezdni występują chodniki. Ruch rowerowy odbywa się w ruchu ogólnym.

Ul. Aleksandry stanowi drogę publiczną kategorii gminnej. Po obu stronach jezdni występują chodniki. Ruch rowerowy odbywa się w ruchu ogólnym. Od strony zachodniej występuje zjazd do straży pożarnej (obsługa wozów bojowych).

Skrzyżowanie w/w ulic obecnie jest skrzyżowaniem o ruchu okrężnym (układ eliptyczny), przy czym ruch okrężny wyznaczony jest poprzez elementy urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz odpowiednie oznakowanie. Ruch odbywa się płynnie, przy czym w czasie przejazdu taboru tramwajowego na wlocie ul. Telimeny nadawany jest z sygnalizatora sygnał czerwony, a na rondzie dochodzi do tymczasowej (częściowej lub całkowitej) blokady ruchu.

7. STAN PROJEKTOWANY

7.1. SYTUACJA

Zgodnie ze zleceniem Inwestora opracowano projekt rozbudowy skrzyżowania, tak aby ruch okrężny wyznaczony przez elementy organizacji ruchu zastąpiony został przez geometrię układu drogowego, przy założeniu normatywnych parametrów i pełnej przejezdności dla autobusów komunikacji miejskiej we wszystkich relacjach. Dodatkowo przyjęto założenie polepszenia warunków ruchu w czasie przejazdu taboru tramwajowego. Ponadto lokalizując wyspę środkową ronda przyjęto jako warunki:

- brak kolizji z torowiskiem tramwajowym (zachowanie skrajni);
- brak ingerencji w zagospodarowany, ogrodzony teren jednostki straży pożarnej (nie dotyczy przebudowy zjazdu).

Zaprojektowano rondo typu eliptycznego z pierścieniem wewnętrznym o minimalnej szerokości 1,50m oraz jezdni o szerokości 6,00m. Dodatkowo, w związku z założeniem polepszenia warunków ruchu na czas przejazdu tramwaju, zaprojektowano dodatkowy pas do skrzyżowania w ul. Telimeny. W związku z powyższym jako rozwiązanie wynikowe zaprojektowano rondo typu „pół turbinowego” z poszerzającym się lokalnie pierścieniem wewnętrznym. Szerokość dodatkowego pasa – 5,50m.

Na wszystkich wlotach zaprojektowano przejścia / przejazdy rowerowe przy zapewnieniu azylu dla rowerów na wysepkach min. 3,00m, przy czym szerokości

przebieg i przejazdów przyjęto: 4,0m + 3,0m (przez ul. Ćwiklińskiej) oraz 6,5m (scalone – przez ul. Telimieny) i 4,5 (scalone – przez ul. Aleksandry; szerokość dostosowana do zapewnienia sprawnego wyjazdu wozów bojowych straży pożarnej).

Na przejściach zastosowane zostaną pasy i naprowadzenia z kostki integracyjnej dla osób niepełnosprawnych.

7.2. NAWIERZCHNIE

Konstrukcja nawierzchni układu drogowego zaprojektowana zostanie na dalszym 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 – beton asfaltowy;
- dla chodników, bezpieczników i wysepek – kostka betonowa szara typu Behaton (bezfazowa);
- dla ciągów pieszo – rowerowych i ścieżek rowerowych – beton asfaltowy (na przejazdach – beton asfaltowy malowany na czerwono);
- dla zjazdów – kostka betonowa czerwona typu Behaton (bezfazowa).

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

7.3. ODWODNIENIE, OŚWIETLENIE, KANAŁ TECHNOLOGICZNY

Odprowadzenie wód opadowych założono jak w stanie istniejącym, tj. do istniejącego układu kanalizacji deszczowej.

W ramach zadania założono przebudowę i budowę oświetlenia oraz budowę kanału technologicznego.

Powyższe opracowania stanowiąc będą odrębne projekty branżowe.

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.