SPIS TREŚCI:

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis techniczny

II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1.	Sytuacja – cz.1	rys. 1.1	skala	1:500
2.	Sytuacja – cz.2	rys. 1.2	skala	1:500
3.	Sytuacja – cz.3	rys. 1.3	skala	1:500
4.	Sytuacja – cz.4	rys. 1.4	skala	1:500
5.	Sytuacja – cz.4a (skrzyżowanie ulic Gaik-Łokietka)	rys. 1.4a	skala	1:500
6.	Przekroje typowe	rys. 2.1	skala	1:50

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest koncepcja zadania pod nazwą: **„Rozbudowa ul. Gaik – opracowanie wielowariantowej, wielobranżowej koncepcji wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”.**

Inwestorem inwestycji jest:
GMINA MIEJSKA KRAKÓW
PL. WSZYSTKICH ŚWIĘTYCH 3/4, 31-004 KRAKÓW

2. Podstawa inwestycji

Podstawę niniejszego opracowania stanowi :

- Umowa z Inwestorem,
- Aktualna mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500,
- Aktualne normy i rozporządzenia w tym ‘Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- MPZP „Tonie – Zachód” (uchwała nr XCII/2413/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 stycznia 2018 r.)
- MPZP „Tonie – Łąki” (uchwała nr CII/2668/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 maja 2018 r.)

3. Lokalizacja inwestycji

Teren opracowania zlokalizowany jest w północno - zachodniej części miasta Kraków, na terenie dzielnicy IV Prądnik Biały pomiędzy ulicami Łokietka / Jasnogórska.

4. Istniejący stan zagospodarowania

4.1 Stan zagospodarowania działki

Teren inwestycji zlokalizowany jest w znacznej części pośród działek o typowej zabudowie jednorodzinnej. Jedynie w rejonie po wschodniej części ul. Jasnogórskiej zlokalizowane są tereny zalesione.
Parametry ul Gaik w stanie istniejącym:
- szerokości zmienna 5,5-6,0m
- nawierzchnia bitumiczna
- lokalnie występujące chodniki (rejon ulicy Ojcowskiej oraz skrzyżowania z ul. Łokietka)

- odwodnienie powierzchniowe z odprowadzeniem wód opadowych do rowów / studzienek wodościekowych (głównym odbiornikiem wód opadowych jest potok Sudół)
- w ciągu ulicy zlokalizowany jest obiekt inżynierski nad potokiem Sudół (przepust podwójny)
- liczne zjazdy indywidualne oraz publiczne
- po ulicy odbywa się ruchu komunikacji zbiorowej.

W ciągu ulicy zlokalizowane są skrzyżowania nieskanalizowane z drogami publicznymi (ul. Potoczek oraz ul. Na Budzyniu).

Ulica Gaik ograniczona jest:

- po stronie wschodniej skrzyżowaniem nieskanalizowanym z ul. Łokietka
- po stronie zachodniej włączeniem do zachodniej jezdni ul. Jasnogórskiej (skrzyżowanie wyłącznie na prawe skręty) oraz za pośrednictwem dodatkowej jezdni do ul. Jasnogórskiej skrzyżowaniem typu rondo (rozwiązanie tymczasowe).

4.2 Uzbrojenie terenu

Na terenie przewidzianym pod inwestycję zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia, służące zasadniczo obsłudze terenów przyległych oraz istniejącego układu drogowego :

- sieci kablowe teletechniczne napowietrzne
- sieci kablowe elektroenergetyczne ziemne i napowietrzne linie (niskie i średnie napięcie)
- napowietrzna linia elektroenergetyczna wysokiego napięcia
- oświetlenie drogowe (brak na części odcinka)
- odcinkowo sieci gazowe
- sieci wodociągowe
- odcinkowo kanalizacja sanitarna
- odcinkowo kanalizacja deszczowa

5. Projektowany stan zagospodarowania

Parametry projektowanej ulicy Gaik

- klasa administracyjna	droga gminna
- klasa techniczna	droga klasy L (zgodnie z MPZP)
- prędkość projektowa	30 km/h
- przekrój	1x2, drogowy
- szerokość jezdni	6,25 m (komunikacja zbiorowa) + konieczne poszerzenia na łukach poziomych
- szerokość poboczy ziemnych	0,75m

- chodniki obustronne	2,28m (przyjezdniowe)
- ścieżki rowerowe	1,5-3,0 (rejon ul. Jasnogórskiej)
- pochylenie skarp	1:1,5
- odwodnienie terenu i skarp	kanalizacja deszczowa
- ruchu rowerowy	w ruchu ogólnym (za wyjątkiem skrzyżowania z ul. Jasnogórską)

W ramach projektu przewidziano rozbudowę następujących skrzyżowań w/c ul. Gaik:
- z ul. Potoczek oraz Na Budzyniu: skrzyżowania nieskanalizowane z wyprowadzeniem obustronnych chodników)
- z ul. Łokietka:
    - wariant podstawowy (rys. 1.4): skrzyżowanie nieskanalizowane, przejścia dla pieszych na każdym wlocie
    - wariant rys. 1.4a: skrzyżowanie skanalizowane (pas do skrętu w lewo z ul. Łokietka w ul. Gaik + wyspa kryjąca na przeciwległym wlocie), przejścia dla pieszych na każdym wlocie
- z ul. Jasnogórską:
    - wlot pierwotny (na prawe skręty) przewidziano do likwidacji
    - część istn. ul. Gaik (odcinek I-J) przewidziano do zmiany na drogę wewnętrzną kończącą się placem do zawracania
    - skrzyżowanie typu rondo turbinowe / podstawowe parametry:
        - średnica zewnętrzna 32m
        - pasy ruchu szer. 5m
        - chodniki szer. 2m
        - ścieżki rowerowe szer. 1,5m – 3,0m
        - przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerzystów na każdym wlocie
        - z uwagi na prędkość dopuszczalna na dojeździe do ronda jest ograniczona znakiem 70 km/h i dojazd odbywa się po długiej prostej (powyżej 400 m), zastosowano ukształtowania wlotów (w ciągu ul. Jasnogórskiej) w formie kontrałuków

Budowa skrzyżowania typu rondo wiąże się z koniecznością rozbudowy fragmentu ul. Ojcowskiej w zakresie pokazanym na rys. 1.1.
W ramach inwestycji przewidziano również:
- rozbudowę dodatkowych jezdni zlokalizowanych po stronie wschodniej ul. Jasnogórskiej – odcinek G-B-H (rozbudowa do parametrów drogi klasy D)
- budowę przystanków autobusowych (wraz z peronami oraz rezerwą miejsca pod wiaty przystankowe)

- korektę włączenia ul. Margaretek, pkt. M (do jezdni zachodniej ul. Jasnogórskiej) wraz z zamknięciem istn. przełączki zlokalizowanej w pasie dzielącym.

Przedmiotowa inwestycja wymusza przebudowę znacznej części ogrodzeń (część zlokalizowana będzie na murach oporowych).

Szczegóły rozwiązań projektowych pokazano na załączonych rysunkach sytuacji.

6. Rozwiązanie wysokościowe i odwodnienie

Zaprojektowano rozwiązanie wysokościowe w nawiązaniu do rzędnych stanu istniejącego. Odwodnienie powierzchniowe jezdni zapewniają spadki poprzeczne i podłużne. Wody opadowe zostaną przejęte przez projektowane studzienki wodościekowe. Odwodnienie zapewnią projektowane kanały deszczowe (główny odbiornik wód deszczowych to potok Sudół).

7. Przekroje typowe

Zaprojektowano następujące rodzaje nawierzchni:

- jezdnia	beton asfaltowy
- chodniki	kostka bet. wibroprasowana bezfazowa, gr. 8cm, kolor szary
- zjazdy	kostka bet. wibroprasowana bezfazowa, gr. 8cm, kolor czerwony
- ścieżka rowerowa	beton asfaltowy, lokalnie nawierzchnia czerwona w miejscach oznaczonych na sytuacji
- przystanek autobusowy	beton cementowy C20/25
- pierścień przejezdny ronda	kostka kamienna
- pobocza	wysiewki kamienne 0/20 mm

Chodnik zostanie obramowany krawężnikiem kamiennym 20/30cm od strony jezdni oraz obrzeżami betonowymi 8/30cm od strony granicy pasa drogowego.

Odsłonięcie krawężników:

– jezdnia – 12cm

– zjazdy – 4cm (od strony jezdni)

– poszerzenia na łukach skrzyżowań – 0/2cm

– przejścia dla pieszych / przejazdy dla rowerzystów – 0cm

Wzdłuż przejść dla pieszych oraz peronów przystankowych zastosowano pasy medialne. Dodatkowo oznakowanie przystanku autobusowego należy dostosować dla osób z dysfunkcją wzroku tzn. zastosować: pasy ostrzegawcze, pola uwagi, pasy prowadzące zgodnie ze

"Standardami infrastruktury pieszej miasta Krakowa" (szczegóły na etapie projektu budowlanego / technicznego).

Uwaga:
- na połączeniu nawierzchni chodnik / zjazd brak krawężnika / obrzeża
- na połączeniu nawierzchni chodnik / ścieżka rowerowa pas z 2 rzędów kostki betonowej (różnica wysokości 2cm).

OPRACOWAŁ

mgr inż. DOMINIK ADAMCZYK
Uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności
konstrukcyjno-budowlanej
Nr ewid. 266/2000