

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA	4
1. Dane inwestycji	4
1.1. Podstawa opracowania.....	4
1.2. Przedmiot inwestycji.....	4
1.3. Cel i Zakres inwestycji	4
2. Stan istniejący.....	4
2.1. Opis stanu istniejącego	4
3. Rozwiązania projektowe	5
3.1. Rozwiązania drogowe	5
4. Orientacja	6

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. nr 1.1-1.3	Plan sytuacyjny	Skala 1:1000
Rys. nr 2	Profile podłużne	Skala 1:200/2000
Rys. nr 3	Przekroje normalne	Skala 1:100

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Dane inwestycji

1.1. Podstawa opracowania

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem, a Green Cities Infrastructure Sp. z o.o.,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. nr 220, poz. 2181) wraz z załącznikami z dnia 23.12.2003r.,
- Prawo o ruchu drogowym.
- Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ)
- Specyfikacja warunków zamówienia (SWZ).
- Mapa do celów informacyjnych 1:500.

1.2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest wykonanie połączenia drogowego między ulicą Przykopy a ulicą Beskidzką.

1.3. Cel i Zakres inwestycji

Zakres inwestycji obejmuje przebudowę i budowę dróg, chodników, zjazdów i skrzyżowań w obrębie projektowanego połączenia.

2. Stan istniejący

2.1. Opis stanu istniejącego

Obecny układ drogowy ulicy Przykopy stanowi droga ślepo zakończona, która ma połączenie jedynie w drogą wysokiej klasy technicznej GP – ulicą Turowicza. Ze względu na różnicę klas zasadne jest połączenie ulicy Przykopy z drogą pośredniej klasy tj. L lub Z.

Ulica Przykopy – odcinek wschodni – ma szerokość około 3,5m i odcinkami jednostronny wąski chodnik. Ruch pieszych w dużej mierze odbywa jezdnią. Ulica nie posiada zorganizowanych miejsc postojowych a plac do zawracania nie posiada wymaganych wymiarów. Ze względu na bliskość osiedla i rynku ruch pieszych i pojazdów bywa okresowo intensywny. Nawierzchnia jezdni jest asfaltowa, z końcowym odcinkiem z kostki betonowej. Odcinek zachodni ulicy Przykopy, łączący się z Turowicza ma ok 5m szerokości i obustronny chodnik, z jednej strony oddzielony od jezdni pasem zieleni wysokiej. Nawierzchnia jezdni jest asfaltowa, w dobrym stanie technicznym.

W obszarze opracowania – między ulicą Przykopy, a Beskidzką – znajduje się zieleniec z licznymi drzewami oraz ścieżkami pieszymi.

3. Rozwiązania projektowe

3.1. Rozwiązania drogowe

Wariant 1.

Wariant ten zakłada wykonanie połączenia z dala od zabudowy i zieleńca, tj. wzdłuż ulicy Turowicza. Planowane połączenie wytyczono częściowo po śladzie istniejących garaży, na przedłużeniu ulicy Pierzchówka. Wzdłuż drogi wytyczono jednostronny chodnik (po stronie zabudowy). W celu zapewnienia dojazdu do pozostawianych garaży, projektuje się drogę obsługującą, odseparowaną od projektowanego łącznika. Przy posesji nr 6 zaprojektowano łuk o małym promieniu, a sama odległość między jezdnią a budynkiem wynosić będzie nieco ponad 3m. W celu przeprowadzenia pieszych przez jezdnię w kierunku ciągów przy Turowicza, zaprojektowano wyniesione przejście przy posesji 6. Przewiduje się też połączenie rowerowe między ul. Przykopy a ścieżką wzdłuż Turowicza. Wykonanie nowej drogi wiązać się będzie z zamknięciem zjazdu z ul. Turowicza.

Połączenie w takim kształcie wymagać będzie tylko nielicznych wycinek.

Wariant 2

Wariant ten zakłada bezpośrednio, najprostsze i najtańsze połączenie z ulicą Beskidzką. Projektowana droga przecina zieleniec i ciąg pieszy prowadzący z terenu osiedla na targ. W celu ograniczenia wycinek zaproponowano jednostronny chodnik. Przejście piesze (prowadzące na targ) zaprojektowano jako wyniesione, podobnie jak chodnik wzdłuż ul. Beskidzkiej. Sama droga odgięta została maksymalnie w kierunku północnym, aby oddalić się od skrzyżowania Beskidzka-Witosa, by nie włączać się w strefie akumulacji. Połączenie przedłużenia Przykopy z Beskidzką przewiduje się tylko na prawe skrety. Przy takim rozwiązaniu, należy rozważyć pozostawienie połączenia ulicy Przykopy z ul. Turowicza.

Wariant 3

Wariant ten zakłada przedłużenie ulicy Przykopy do ulicy Sas-Zubrzyckiego wraz z jej przebudową, w celu poprawy jej parametrów i doprowadzenia do zgodności z przepisami dla dróg publicznych – przyjęto najniższą klasę techniczną - D. Przedłużenie ulicy Przykopy – jak w wariantcie 2 zaproponowano jako ulicę o szerokości 4,5m z jednostronnym chodnikiem. Ulica Sas-Zubrzyckiego wymaga poszerzenia i wykonania chodników, co wiąże się z likwidacją wielu „dzikich” miejsc postojowych. Przejścia przez jezdnie projektowane są jako wyniesione, a sam łuk drogi, dla zapewnienia małej prędkości też zaproponowano jako wyniesiony. Skrzyżowanie Sas-Zubrzyckiego i Malwowej również zaprojektowano jako wyniesione.

Szczegółowe rozwiązania sytuacyjne pokazano na rysunkach nr 1.1 – 1.3 – plany sytuacyjne wariantowe, rozwiązania wysokościowe pokazuje rysunek profili podłużnych – rys 2, typowe przekroje to rys. nr 3.

mgr inż. Zbigniew Grudzień

4. Orientacja

