

1. Przedmiot i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie sposobu obsługi komunikacyjnej projektowanego zespołu hal magazynowo-logistycznych z zapleczeniami biurowo-socjalnymi oraz niezbędną infrastrukturą techniczną na działkach ewidencyjnych nr: 13/5, 14/5, 15/5, 16/5, 17/5, 18, 19, 20/5, 20/6, 21/5, 21/6, 22/5, 22/6, 23.

W niniejszym opracowaniu przedstawiono warianty obsługi komunikacyjnej planowanej inwestycji usługowej w śladzie istniejącej drogi dojazdowej oraz linii rozgraniczających obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Płaszów – Rybitwy” – 27KDD, 12KDD, 10KDD, 8KDD;

2. Założenia projektowe:

- Klasa drogi: D
- Prędkość projektowa: 40km/h
- Szerokość pasa ruchu: 3,5m
- Szerokość jezdni: 7,0m
- Szerokość chodnika: 2,0m
- Kategoria ruchu : KR5
- Kategoria podłoża: G4

3. Istniejący stan zagospodarowania terenu

3.1. Teren inwestycji

Teren planowanej inwestycji zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części miasta Krakowa, północno-zachodniej części dzielnicy Bieżanów-Prokocim.

Obszar inwestycji ograniczony jest od strony:

- północnej – potokiem Drwina;
- wschodniej – ciągiem komunikacyjnym ul. Półtanki;
- zachodniej – ciekim wodnym b/n.

Dojazd do działek ewidencyjnych przeznaczonych pod inwestycje odbywa się przez istniejący zjazd z ul. Półtanki, o nawierzchni żwirowej i szerokości ok 8,0m i dalej przez istniejącą drogę dojazdową o nawierzchni gruntowej oraz z kruszywa naturalnego – droga posiadani zmienną szerokość. Wzdłuż drogi dojazdowej zlokalizowane są budynki usługowe oraz place magazynowe. Istniejąca droga dojazdowa na odcinku około 250m ograniczona jest obustronnie ogrodzeniami.

Teren jest stosunkowo płaski co utrudnia odprowadzenie wód opadowych. Z przeprowadzonych badań geologicznych wynika, iż :

- do głębokości 3,0 m p.p.t. występują utwory rodzime mineralne czwartorzędowe utwory spoiste, organiczne i niespoiste. Grunty spoiste wykształcone są jako gliny zwarte próchniczne, gliny zwarte, piaski gliniaste próchniczne w stanie twardoplastycznym, plastycznym i miękoplastycznym. Grunty organiczne wykształcone są jako namuły gliniaste i torfy w stanie twardoplastycznym, plastycznym i miękoplastycznym. Grunty niespoiste wykształcone są jako piaski średnie ze żwirem w stanie średniozagęszczonym, miejscami z przewarstwieniami namułu gliniastego.
- nawiercono zwierciadło wód gruntowych na głębokościach 1,5; 1,7; 1,8; 1,9 m p.p.t.
- Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadawienia obiektów budowlanych (Dz. U. Nr 81, poz. 463) ustalono złożone warunki gruntowe, a projektowany obiekt proponuje się zaliczyć do drugiej kategorii geotechnicznej.

Uzbrojenie terenu stanowi:

- podziemna sieć energetyczna SN
- sieć gazowa
- sieć wodociągowa.

Na podkładach mapowych zaznaczono również przebieg projektowanej:

- sieci gazowej
- sieci energetycznej.

3.2. Ulica Półtangi

Ulica Półtangi na przedmiotowym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną o zmiennej szerokości tj. od 6,50m – 6,70m, ograniczona obustronnie poboczem gruntowym. Szerokość pobocza wynosi od 0,50m – 1,80m. Odwodnienie jezdni odbywa się poprzez spływ wód powierzchniowych na teren przyległy, gdzie następnie wody ulegają rozsączeniu.

Istniejące uzbrojenie terenu stanowi:

- sieć gazowa
- sieć wodociągowa
- sieć ciepłownicza
- napowietrzna sieć energetyczna
- podziemna sieć energetyczna SN
- sieć teletechniczna.

4. Stan projektowany

4.1. Warian 1

4.1.1. Założenia projektowe

- ulica klasy „D”,
- droga dwukierunkowa,
- prędkość projektowa $V_p=40\text{km/h}$,
- stosowanie poszerzeń zgodnie z zależnością $40/R$,
- przekrój jednojezdniowy dwupasowy:
 - szerokość pasa ruchu – 3,50,
 - szerokość podstawowa jezdni – 7,00m,
 - szerokość pasa zieleni izolującej – 1,00m,
 - szerokość chodnika: 2,0m o nawierzchni z betonowej kostki brukowej
 - szerokość ciągu pieszego wzdłuż ul. Półtanki – 2,0m
 - jezdnia obustronnie ograniczona krawężnikiem,
- projektowana długość drogi ~645m,
- stosowanie przekroju daszkowego,
- odwodnienie – kanalizacja deszczowa
- połączenie z drogami publicznymi – w formie skrzyżowań zwykłych,

4.1.2. Plan sytuacyjny

Pierwszy wariant opracowano w śladzie istniejącej drogi dojazdowej oraz linii rozgraniczających obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Płaszów – Rybitwy” – 27KDD, 12KDD, 10KDD, 8KDD;

Projekt zakłada wykonanie:

- jezdni bitumicznej o szerokości 7,0m
- ciągu pieszego o szerokości 2,0m po stronie południowej (miejscowe wykonanie chodnika obustronnego)
- przebudowy elementów kolidujących z inwestycją tj:
 - przebudowę ogrodzeń
 - przebudowę istniejących zjazdów i ujednolicenie szerokości
 - przebudowę elementów betonowych stanowiących konstrukcje oporowe (na placach składowych)
- przebudowy istniejących elementów uzbrojenia terenu:
 - zmiana trasy i przebiegu podziemnej linii energetycznej SN
 - zmiana lokalizacji projektowanych przyłączy energetycznych

- przebudowę istniejącego przepustu
- nowych elementów uzbrojenia terenu:
 - sieć kanalizacji deszczowej
 - sieć oświetlenia ulicznego.
- zatoki do zawracania pojazdów ciężarowych o wymiarach 27,0 x 20,0m
- ciągu pieszego wzdłuż ul. Półtąki na odcinku ok. 317m, stanowiącego dojście do istniejących przystanków autobusowych
- przebudowę skrzyżowania z ul. Półtąki w zakresie wykonania dodatkowego odcinka chodnika oraz przejść dla pieszych.
- wykonanie wyniesionej tarczy skrzyżowania,
- wykonanie wyniesionego włączenia do ul. Półtąki

4.1.3. Odwodnienie

Odwodnienie nowego układu komunikacyjnego będzie funkcjonować w oparciu o nową sieć kanalizacji deszczowej i odbywać się powierzchniowo poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych do projektowanych ściekowych a następnie do sieci. Wody opadowe z sieci będą odprowadzane w dwóch miejscach:

- do istniejącego cieku, zlokalizowanego na działkach ewid. 153 oraz 159,
- do kanału b/n zlokalizowane po stronie zachodniej inwestycji, po uprzednim oczyszczeniu.

5. Część rysunkowa

- | | |
|--|---------------|
| 1. Orientacja – skala 1: 10 000 | rys. 1 |
| 2. Plan sytuacyjny – wariant 1 – skala 1:500 | rys. 1.1, 2.2 |
| 3. Przekroje – skala 1:50 | rys. 1 |