SPIS ZAWARTOŚCI:

OPIS TECHNICZNY

RYSUNKI

	ORIENTACJA	SKALA 1: 10 000
rys. nr D-1.1	PLAN SYTUACYJNY – I WARIANT	SKALA 1: 500
rys. nr D-1.2	PLAN SYTUACYJNY – II WARIANT	SKALA 1: 500
rys. nr D-1.3	PLAN SYTUACYJNY – III WARIANT	SKALA 1: 500
rys. nr D-2	PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY	SKALA 1: 50

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest:

- wytyczne Inwestora
- umowa z ZDMK nr 323/U/ZDMK/2022 z dnia 22.07.2022r.
- wizja i pomiary uzupełniające w terenie
- mapa sytuacyjno-wysokościowa z zasobów geodezyjnych
- Ustawa z dnia 12.03.1985r o drogach publicznych z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz.U. nr 43 poz. 430 z 1999r.) z pózn. zm.
- właściwe wytyczne i normy branżowe

2. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest koncepcja budowy zatok postojowych wzdłuż ul. Jana Kurczaba w Krakowie, po północno-wschodniej stronie jezdni.

Zakres opracowania obejmuje rozwiązania koncepcyjne trzech wariantów usytuowania miejsc parkingowych na odcinku ul. Kurczaba, powstałe w oparciu o analizę istniejących warunków terenowych.

3. Opis stanu istniejącego.

Ulica Jana Kurczaba jest drogą klasy L i posiada jezdnię szerokości ok. 5,9m, o nawierzchni bitumicznej (przekrój 1x2). Po obu stronach ulicy znajdują się pasy zieleni o szerokości ok. 2,8m-5m m po stronie południowej i ok. 3m po stronie północnej. Po stronie południowej zieleniec przerywany jest zatokami parkingowymi z miejscami prostopadłymi, o nawierzchni betonowej i częściowo z płyt ażurowych. Na odcinku ul. Kurczaba objętym zakresem inwestycji znajdują się cztery zjazdy na wewnętrzne drogi osiedlowe – po dwa po obu stronach ulicy. Na jezdni zamontowane zostały także dwa progi zwalniające U-16, oznakowane odpowiednio znakami pionowymi A-11a oraz tabliczkami T-21, informującymi o odległości do progu zwalniającego oraz znakami B-33, wprowadzającymi ograniczenie prędkości do 20km/h, w przypadku progu zwalniającego zlokalizowanego bliżej skrzyżowania Jerzmanowskiego-Kurczaba oraz 30 km/h dla progu zlokalizowanego na dalszym odcinku ul. Kurczaba. Naprzeciwko drugiego wlotu drogi wewnętrznej po południowej stronie ulicy, w pasie zieleni, zostało zamontowane lustro poprawiające widoczność w trakcie włączania się pojazdów do strumienia ruchu w ul. Kurczaba.

Na terenie objętym przedmiotową koncepcją (strona północna ul. Jana Kurczaba), w pasie zieleni znajdują się drzewa (6 sztuk) oraz jeden krzew. Zieleniec rozdziela jezdnię ulicy Kurczaba od chodnika. Ma on szerokość 2,0m i nawierzchnię z kostki betonowej. Wzdłuż chodnika znajdują się elementy małej architektury, w postaci kosza na śmieci oraz słupa ogłoszeniowego. Z chodnika położonego po północnej stronie ulicy poprowadzono dojścia piesze o nawierzchni z kostki betonowej, prowadzące w głąb osiedla oraz terenów zieleni urządzonej, sąsiadujących z pasem drogowym.

W rejonie pogranicza działek 351/368 oraz 351/430, niedaleko budynku nr 29, zlokalizowane jest przejście dla pieszych. Z uwagi na przyległy po stronie południowo-zachodniej ul. Kurczaba parking, na przejściu dla pieszych nie jest spełniony warunek widoczności. W obrębie przejścia, po stronie południowo-wschodniej, zostały zamontowane trzy słupki U-12c, zapobiegające parkowaniu pojazdów.

Ulica Kurczaba posiada sieć oświetlenia ulicznego – latarnie umieszczone zostały w pasie zieleni. Odwodnienie układu drogowego zapewnione jest poprzez zapewnione spadki podłużne i poprzeczne do wpustów deszczowych, a następnie do miejskiej sieci kanalizacyjnej. W rejonie planowanej inwestycji biegną sieci uzbrojenia terenu tj. elektroenergetyczna oraz wodociągowa – wzdłuż terenu inwestycji oraz gazowa i cieplna – w poprzek.

4. Projektowane rozwiązania sytuacyjno-wysokościowe.

Zgodnie z zamówieniem, opracowano koncepcję budowy miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Kurczaba, po jej północno-wschodniej stronie, wraz z dostosowaniem do istniejących elementów zagospodarowania terenu. Powstały trzy warianty inwestycyjne. We wszystkich wariantach zostały uwzględnione warunki widoczności na wyjeździe z osiedlowych dróg wewnętrznych. W rejonie istniejącego przejścia dla pieszych przewidziano lokalne zwężenie jezdni ul. Kurczaba do szerokości 5,0m. Dodatkowo przejście dla pieszych przesunięto o ok. 3m w kierunku południowym. Powyższe pozwoli na zapewnienie warunków widoczności dla pieszych z uwagi na bliskość istniejącego parkingu. Zwężenie będzie odpowiednio sygnalizowane kierowcom za pomocą znaków pionowych A-12a i A-12b oraz znaku C-10, który zostanie zamontowany na wysięgniku. Wprowadzone zwężenie będzie stanowiło środek uspokojenia ruchu oraz pozwoli na skrócenie dystansu potrzebnego do przebycia przy przekraczaniu jezdni, co wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo pieszych. Na ciągu pieszym, przed przejściem dla pieszych zostały dodane nawierzchnie z płyt ostrzegawczych guzkowych oraz płyt prowadzących, ułatwiające korzystanie z infrastruktury osobom niewidomym i słabo widzącym. Na przejściu dla pieszych zostanie zamontowane oświetlenie dedykowane, co dodatkowo zwiększy bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu. W obrębie przejścia przewidziano także montaż słupków U-12c, aby zapobiec nielegalnemu parkowaniu pojazdów na tym obszarze.

Pochylenie poprzeczne projektowanej zatoki i ciągu pieszego będzie wynosiło 2% w kierunku jezdni. Pochylenie podłużne zostanie dostosowane do pochylenia jezdni ul. Kurczaba. Odwodnienie będzie odbywało się za pomocą istniejących wpustów deszczowych.

Planowana inwestycja będzie kolidowała z kilkoma latarniami ulicznymi, które przewidziano do przeniesienia poza zakres kolizji.

4.1. Wariant I.

W wariancie I inwestycji zaprojektowano 16 stanowisk postojowych. Aby zapewnić wymaganą liczbę stanowisk postojowych dla pojazdów osób z niepełnosprawnością, zaproponowano wyznaczenie za pomocą oznakowania pionowego i poziomego dwóch miejsc prostopadłych w istniejącej zatoce, po południowo-zachodniej stronie ulicy.

W celu zwiększenia liczby miejsc parkingowych i wykluczenia konieczności zapewniania odpowiedniej widoczności na wylocie drogi wewnętrznej, znajdującej się

pomiędzy działkami 407/14 i 407/17 (szerokość jezdni 4,1m), zaproponowano wprowadzenie na niej ruchu jednokierunkowego i zmianę organizacji ruchu przy pomocy znaków pionowych B-2 i D-3 oraz C-2 i C-4. Zmiana ta jest możliwa, gdyż istnieją alternatywne wyjazdy z terenu osiedla w kierunku ul. Kurczaba i ul. Jerzmanowskiego. Dodatkowo, wprowadzenie ruchu jednokierunkowego wpłynie na poprawę bezpieczeństwa na drodze, gdyż minięcie się dwóch pojazdów na drodze o szer. 4,1m jest utrudnione.

Przebudowany ciąg pieszy założono o szerokości 2,20-2,50m (wraz z krawężnikiem) w sąsiedztwie zatok postojowych, z odpowiednim dostosowaniem wysokościowym. Na pozostałych odcinkach chodnik zostanie poprowadzony w istniejącym śladzie. Jedynie w pobliżu przejścia dla pieszych zaproponowano odsunięcie od rosnących w pasie zieleni drzew (w ramach inwentaryzacji oznaczonych numerami 21 i 22), aby zapewnić im większą przestrzeń do wzrostu.

W ramach tego wariantu konieczna będzie wycinka 3 drzew oraz 2 krzewów, rosnących w pasie zieleni. Dodatkowo 2 drzewa zostały zakwalifikowane do przesadzenia.

4.2. Wariant II.

W wariancie II inwestycji zaprojektowano 11 stanowisk postojowych równoległych. Aby zapewnić wymaganą liczbę stanowisk postojowych dla pojazdów osób z niepełnosprawnością, zaproponowano wyznaczenie za pomocą oznakowania pionowego i poziomego jednego miejsca prostopadłego w istniejącej zatoce, po południowo-zachodniej stronie ulicy.

W wariancie II nie przewiduje się ingerencji w organizację ruchu na drodze wewnętrznej zlokalizowanej pomiędzy działkami 407/14 i 407/17. Powoduje to zmniejszenie liczby miejsc parkingowych, ze względu na konieczność zapewnienia odpowiedniej widoczności na wyjeździe z drogi wewnętrznej.

Przebudowany ciąg pieszy założono o szerokości 2,20m (wraz z krawężnikiem) w sąsiedztwie zatok postojowych, z odpowiednim dostosowaniem wysokościowym. W ramach tego wariantu konieczna będzie wycinka 3 drzew oraz jednego krzewu, rosnących w pasie zieleni. Dodatkowo 2 drzewa zostały zakwalifikowane do przesadzenia.

4.3. Wariant III.

W wariancie III inwestycji zaprojektowano 7 stanowisk postojowych równoległych. Przewidziano możliwie największe ograniczenie kolizji z zielenią - nie będzie konieczna wycinka żadnego drzewa, do usunięcia przewidziano jedynie jeden krzew oraz założono konieczność przesadzenia 2 drzew. Aby zapewnić wymaganą liczbę stanowisk postojowych dla pojazdów osób z niepełnosprawnością, zaproponowano wyznaczenie za pomocą oznakowania pionowego i poziomego jednego miejsca prostopadłego w istniejącej zatoce, po południowo-zachodniej stronie ulicy.

Przebudowany ciąg pieszy założono o szerokości 2,20m (wraz z krawężnikiem) w sąsiedztwie zatok postojowych, z odpowiednim dostosowaniem wysokościowym.

5. Konstrukcje nawierzchni

Nawierzchnia chodnika

- Kostka bet. wibroprasowana bezfazowa gr. 8cm

- Podsypka cem.-piask. gr. 3cm
- Podbudowa wg projektu budowlanego

Nawierzchnia miejsc parkingowych

- Kostka bet. wibroprasowana gr. 8cm
- Podsypka cem.-piask. gr. 3cm
- Podbudowa wg projektu budowlanego