

**SPIS TREŚCI:**

1	Przedmiot opracowania.....	2
2	Podstawa opracowania.....	2
3	Lokalizacja inwestycji.....	2
4	Zakres opracowania .....	3
5	Opis stanu istniejącego.....	4
6	Opis stanu projektowanego .....	4
7	Nawierzchnia.....	6

**Spis rysunków:**

Orientacja, skala 1:5 000.....	rys nr 1
Plan sytuacyjny, skala 1:500 .....	rys nr 2.1
Plan sytuacyjny - przejezdność skala 1:500.....	rys nr 2.2
Profil podłużny skala 1:500/50 .....	rys nr 3.1
Przekrój typowy, skala 1:50.....	rys nr 4.1

---

## **Budowa drogi publicznej KDL3**

### **1 Przedmiot opracowania**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest budowa drogi gminnej KDL3. Początek opracowania ustalono na skrzyżowaniu projektowanej drogi z drogą wojewódzką nr 774.

Lokalizacja przedmiotowego przedsięwzięcia pokazana została w części rysunkowej niniejszego opracowania.

#### **1.1 Inwestor:**

**Gmina Miejska Kraków**

### **2 Podstawa opracowania**

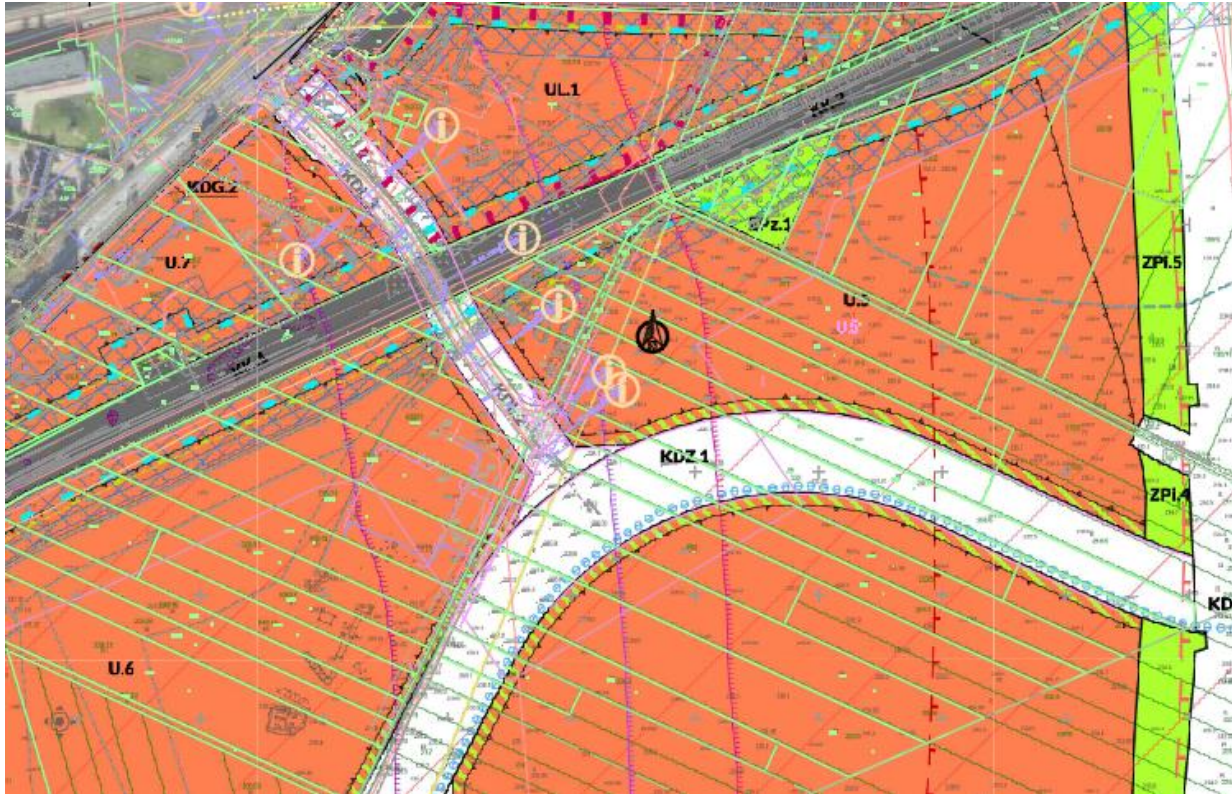
Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Umowy zawartej pomiędzy Gminą Miejską Kraków a Ryanair S.A. w dnia 17 marca 2023 r. o współpracy w zakresie wsparcia realizacji budowy drogi publicznej pomiędzy drogą wojewódzką nr 774 a działką drogową nr 469/11 obręb 53 Krowodrza (Inwestycja drogowa) oraz umowy nr 771-CSM/Z/2023 z dnia 15 czerwca 2023 r. pomiędzy: FLIBERTILLE INVESTEMENTS sp. z o.o. a firmą Pracownia Inżynierska Klotoida spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. na opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania: „Budowy drogi publicznej KDL3 wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych (w tym m. in. decyzja ZRID) oraz dokumentacji niezbędnej do przygotowania przetargu na realizację drogi przez Gminę Miejską Kraków;
- Podkładu sytuacyjno – wysokościowego w skali 1:500;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 24.06.2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych;
- Przeprowadzonej w terenie inwentaryzacji stanu istniejącego.

### **3 Lokalizacja inwestycji**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie małopolskim, na terenie miasta Kraków. Projektowany odcinek drogi przebiegał będzie zasadniczo w korytarzu wyznaczonym w SUiKZPMK (dokument Studium przyjęty 9 lipca 2014 r. przez Radę Miasta

Krakowa uchwałą Nr CXII/1700/14). Nieznaczne wyjście poza wyznaczone granice będzie miało miejsce w rejonie włączenia do drogi wojewódzkiej co podyktowane jest względami bezpieczeństwa (warunki widoczności) oraz obowiązującymi przepisami w zakresie lokalizowania obiektów względem obszaru kolejowego.



Rys. 1. Wyrzys z SUiKZPMK

#### 4 Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje swoim zakresem:

- Budowę tymczasowego skrzyżowania projektowanej drogi KDL3 z drogą wojewódzką nr 774;
- Budowę placu do zawracania na końcu projektowanej drogi;
- Budowę przejazdu kolejowego przez bocznice kolejową wbk 307;
- Budowę i przebudowę chodników;
- Budowę i przebudowę zjazdów;
- Przebudowę ogrodzeń i budowę elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Budowę elementów odwodnienia;
- Budowę oświetlenia drogowego;

- Przebudowę sieci uzbrojenia terenu, kolidujących z inwestycją;
- Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z planowaną inwestycją.

## 5 Opis stanu istniejącego

### Zagospodarowanie terenu:

W stanie istniejącym, w obszarze przedmiotowej inwestycji znajdują się tereny usługowe, głównie parkingi. W sąsiedztwie projektowanej drogi zlokalizowane są m. in. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice, autostrada A4, linia kolejowa nr 118 Kraków Mydlniki – Kraków Balice.

### Istniejąca sieć drogowa:

W stanie istniejącym w obszarze przedmiotowego zadania znajduje się droga wojewódzka nr 774, klasy G – główna (początek projektowanej drogi KDL3).

### Istniejąca infrastruktura kolejowa:

Projektowana droga będzie przecinać istniejącą bocznice kolejową wbk 307. W obrębie inwestycji znajdują się 2 przejazdy kolejowo – drogowe:

- w km 11,300 linii kolejowej nr 118, na przecięciu z DW nr 774, przejazd kolejowy kat. B, wyposażony w rogatki;
- w km 12,028 bocznic kolejowej wbk 307, na przecięciu z DW 774 przejazd kolejowy kat. D.

### Uzbrojenie terenu:

W obszarze projektowanej drogi występują sieci uzbrojenia terenu, m. in.: sieć gazowa, kanalizacyjna, wodociągowa, telekomunikacyjna oraz elektryczna.

## 6 Opis stanu projektowanego

### 6.1 Parametry techniczne

#### ➤ *Projektowane drogi*

Projektowany odcinek drogi znajduje się na terenie zabudowy. Projektowana droga ma być drogą gminną klasy L, o przekroju ulicznym, z jednostronnym chodnikiem.

Parametry techniczne:

Klasa:	L
Vdp (do projektowania):	40 km/h
Przekrój:	uliczny
Szerokość pasa ruchu:	2,75 m
Szerokość jezdni wraz ze ściekiem:	3,00 m
Szerokość chodnika:	2,30 m (użytkowa min. 1,8 m)
Poszerzenie 20/R :	brak konieczności
Szerokość pobocza gruntowego:	1,00 m,
Nawierzchnia drogi:	beton asfaltowy
Nawierzchnia chodnika:	kostka brukowa
Kategoria obciążenia ruchem:	KR 2
Nośność nawierzchni:	100 kN/oś
Pojazd miarodajny:	Pojazd komunalny (PK)

## 6.2 Przekrój normalny

Projektowany odcinek drogi gminnej przewidziano jako drogę o przekroju ulicznym, w obustronnym krawężniku. Szerokości pasów ruchu (zgodnie z ppkt 6.1 powyżej) przyjęto w dostosowaniu do struktury rodzajowej ruchu.

Sprawne odprowadzenie wód opadowych do wpustów kanalizacyjnych zapewni zastosowanie przekroju daszkowego o spadkach poprzecznych wynoszących:

- 2,0% (przekrój daszkowy) na odcinkach prostych oraz na łukach poziomych

## 6.3 Przebieg drogi w planie

Szczegółowy przebieg projektowanej drogi zaprezentowano na rysunku pn. "*Plan sytuacyjny*".

Projektowana droga rozpoczyna swój bieg w miejscu planowanego tymczasowego włączenia do drogi wojewódzkiej 774 w km 0+183 odc. ref.037 , w rejonie przejazdu kolejowego kategorii B. Odległość od przecięcia osi toru z osią DW do przecięcia osi projektowanej drogi z osią DW wynosi ok. 60 m, natomiast najmniejsza odległość od osi przejazdu kolejowego do projektowanego skrzyżowania (wyokrąglenie krawędzi) wynosi około 45 m.

Projektowane tymczasowe skrzyżowanie przewidziano tylko dla relacji w prawo, stosując na wlocie wyspę rozdzielającą. Powyższe rozwiązanie podyktowane jest dużym natężeniem ruchu na drodze wojewódzkiej oraz bliskością przejazdu kolejowego. Na wlocie podporządkowanym przewidziano przejście dla pieszych.

W km ok. 0+112,20 projektowana droga krzyżuje się z bocznica kolejową wbk 307.

Na końcu projektowanej drogi zaprojektowano plac do zawracania.

Na długości drogi KDL3 zaprojektowano 2 łuki poziome o wartościach 150 m i 200 m. Z uwagi na stosunkowo niewielkie kąty zwrotu trasy oraz warunki odwodnienia, a także przejazd kolejowy zdecydowano o zastosowaniu pochyłeń poprzecznych na łukach jak na odcinku prostym.

#### **6.4 Odwodnienie**

Odwodnienie przedmiotowego odcinka drogi będzie realizowane za pomocą projektowanej kanalizacji deszczowej.

#### **6.5 Oświetlenie**

Wzdłuż krawędzi drogi zaprojektowano wykonanie oświetlenia ulicznego. Słupy oświetleniowe wraz z oprawami zaprojektowano za chodnikiem.

#### **6.6 Przebudowa i zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu**

Przebudowa i zabezpieczenie istniejących sieci uzbrojenia terenu, kolidujących z przedmiotową inwestycją, zostanie wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami oraz warunkami technicznymi pozyskanymi od zarządców sieci.

### **7 Nawierzchnia**

#### ***Przykładowa konstrukcja nawierzchni drogi gminnej (KR2) – nawierzchnia asfaltowa***

- 4 cm – warstwa ścieralna z AC 11 S;
- 8 cm – warstwa wiążąca z AC 22 W;
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm, kruszywo kategorii C<sub>90/3</sub> (kruszywo przełamane),  $E_2 \geq 130$  MPa;
- 33 cm – warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem, klasy C<sub>1,5/2,0</sub>,  $E_2 \geq 80$  MPa;

**Sprawdzenie warunku mrozoodporności:**

Minimalna grubość dla KR2 i G4:  $0,65 \times 100 \text{ cm} = 65 \text{ cm}$ , łączna grubość projektowanej konstrukcji i ulepszonego podłoża:  $4 \text{ cm} + 8 \text{ cm} + 20 \text{ cm} + 33 \text{ cm} = 65 \text{ cm}$ , warunek mrozoodporności spełniony.

***Konstrukcja nawierzchni chodnika***

- 8 cm – warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej;
- 3 cm – podsypka cementowo–piaskowa;
- 15 cm – podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31 mm;
- 20 cm – warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem, klasy  $C_{0,4/0,5}$ ,  $E_2 \geq 60 \text{ MPa}$ ;