

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

- Opis techniczny
- Plan sytuacyjny – wariant III
- Plan sytuacyjny – wariant IV
- Przejezdność – wariant III
- Przejezdność – wariant IV

# OPIS TECHNICZNY

## 1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie wariantowej koncepcji budowy ronda na skrzyżowaniu ulic Łokietka / Poznańska / Składowa.

Opracowanie stanowi kontynuację opracowanych wariantów nr 1 i nr 2 i przedstawia kolejne warianty (nr 3 oraz 4) wprowadzone w związku z uwagami Rady Dzielnicy, Konserwatora Zabytków oraz uwzględniające bieżące ustalenia z ZDMK.

## 2. LOKALIZACJA

Przedmiotowa inwestycja położona jest w Krakowie – ul. Łokietka / ul. Poznańska / ul. Składowa.

## 3. INWESTOR

Gmina Miejska Kraków - Zarząd Dróg Miasta Krakowa  
ul. Centralna 53, 31-586 Kraków

## 4. PODSTAWA PROJEKTOWANIA

- Wizja lokalna w terenie,
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500.
- Obowiązujący MPZP „Łobzów – rejon ulic Łokietka i Wrocławskiej”.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych – Dz.U. 2022 poz. 1518, Warszawa 20 lipca 2022 r.
- Bieżące uwagi i ustalenia.

## 5. PODSTAWA OPRACOWANIA

5.1. Zlecenie Inwestora – umowa 315/U/ZDMK/2023

5.2. Wizja w terenie

## 6. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Ul. Łokietka jest drogą publiczną kategorii powiatowej, stanowiącej drogę wylotową z Krakowa, przy czym w rejonie inwestycji posiada charakter typowo miejski z obsługą terenów przyległych. Zgodnie z MPZP jest to ciąg komunikacyjny KDL.2. Na odcinku objętym planowanym przedsięwzięciem ulica posiada jezdnię o szerokości 7,0m oraz jednostronny chodnik (strona wschodnia). Od strony północnej zlokalizowany jest wiadukt kolejowy (kontynuacja chodnika wschodnią stroną). Droga na odcinku pomiędzy ul. Składową a wiaduktem biegnie w wykopie i posiada zabezpieczenia w postaci murów oporowych. Po wschodniej stronie przed wiaduktem występuje teren oznaczony jako KK.1 (kolejowy), na którym zlokalizowany jest budynek. Na odcinku przed skrzyżowaniem z ul. Składową (odcinek południowy) po wschodniej stronie występuje wysokościowo wyżej położony teren zadrzewiony określony w MPZP jako ZP.2. Po zachodniej stronie w rejonie skrzyżowania (ul. Łokietka 32) zlokalizowane są dwa obiekty zabytkowe, tj.: rogatka krowoderska zw. „Pod Figurą” z roku 1910-1911 oraz kapliczka filarowa z krzyżem z roku ok. 1850. Oba obiekty przeznaczone są do ochrony. Wzdłuż przedmiotowej ulicy odbywa się komunikacja zbiorowa. Ruch rowerowy prowadzony jest w ruchu ogólnym.

Ul. Składowa stanowi drogę publiczną kategorii gminnej oznaczoną w MPZP jako KDD.4. Droga posiada jezdnię o szerokości 4,0m – 4,5m oraz pobocza gruntowe. Ulica stanowi wyłącznie obsługę przyległego terenu (zjazdy do przyległych posesji oraz do terenu KK.1). Wlot do ul. Łokietka posiada znaczne pochylenie podłużne. Ruch rowerowy prowadzony jest w ruchu ogólnym.

Ul. Poznańska stanowi drogę wewnętrzną, zlokalizowaną wg MPZP częściowo na obszarze KDD.10 (rejon włączenia do ul. Łokietka) oraz częściowo w obszarze KDW.3 (odcinek w kierunku ul. Wrocławskiej). Droga posiada jezdnię o szerokości 5,0m oraz obustronne pobocza, na które zachodzą skarpy i zieleń. Na dalszym odcinku objęta jest strefą zamieszkania. Obsługa komunikacyjna od strony ul. Łokietka dopuszczona jest wyłącznie na relacje prawoskrętne, co stanowi obecnie utrudnienie w obsłudze terenu. Od strony wiaduktu wydzielony jest krótki pas do prawoskrętu, a na samym włączeniu zlokalizowana jest brukowana wysepka. Ruch rowerowy prowadzony jest w ruchu ogólnym. Droga na włączeniu do ul. Łokietka posiada znaczne pochylenie podłużne.

Istniejący układ komunikacyjny objęty opracowaniem stanowi oddzielne, przesunięte nieznacznie względem siebie – skrzyżowanie i włączenie:

- skrzyżowanie ul. Łokietka z ul. Składową;
- połączenie ul. Łokietka z Poznańską;

## 7. STAN PROJEKTOWANY

### 7.1. SYTUACJA

Warianty 3 i 4 wprowadza się w związku z negatywną opinią Konserwatora Zabytków oraz Rady Dzielnicy w zakresie wyznaczenia jezdni zjazdu z ronda, okalającej istniejący obiekt zabytkowy. Na przedmiotowym odcinku przewiduje się niezależną inwestycję polegającą na budowie dojścia do ul. Poznańskiej. Po uwzględnieniu uwag w/w organów oraz po dokonaniu ustaleń z ZDMK opracowano dwa dodatkowe warianty spełniające założenia: likwidacji zjazdu z ronda w rejonie zabytku, minimalizacji ingerencji w istniejący teren zielony przeznaczony pod park, rezygnacji w jednym z wariantów rozwiązania typu rondo, rezygnacji możliwości wjazdu autobusu na ul. Składową (zgodnie z informacją ZDMK).

#### Wariant 3

Przedmiotowy wariant stanowi korektę wariantu 2. Zlikwidowano jezdnię zjazdową i zapewniono ruch dwukierunkowy na wlocie ul. Poznańskiej (poza rondem). Ponadto zrezygnowano z zatok autobusowych (przyszłe ewentualne przystanki na jezdni). W związku z tym, że zrezygnowano z założenia konieczności zapewnienia przejazdu autobusów przez ul. Składową, ograniczono promienie i szerokości pasów ruchu na ul. Składowej. Przedmiotowy wariant nie przewiduje relacji skrętu w lewo z ul. Łokietka w ul. Poznańską, natomiast relacja skrętu w lewo z ul. Poznańskiej możliwa będzie pośrednio poprzez rondo.

#### Wariant 4

Zgodnie z ustaleniami zaprojektowano skrzyżowanie nie stanowiące ronda. Przedstawiony układ stanowić będzie nadal dwa przesunięte względem siebie wloty ulic Poznańskiej i Składowej. Dla ul. Poznańskiej zapewniono wszystkie relacje poprzez wykształcenie dodatkowej powierzchni manewrowej dla pojazdów skręcających w lewo z ul. Łokietka. Skorygowano także w niezbędnym zakresie wlot ul. Składowej. Wyznaczono przejścia dla pieszych: przez ul. Łokietka, przez wlot ul. Poznańskiej oraz wlot ul. Składowej. Jako optymalną lokalizację przejścia przez ul. Łokietka wskazano

południowy wlot skrzyżowania – brak kolizji z korzystającym z dodatkowej powierzchni pojazdem skręcającym w lewo. Na przedmiotowym przejściu nie przewiduje się wysepki azylowej z uwagi na minimalizację wejścia w tereny zielone.

## 7.2. NAWIERZCHNIE

Konstrukcję nawierzchni układu drogowego należy zaprojektować na etapie opracowania projektu budowlanego w oparciu o Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych (Załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.) oraz na podstawie dokumentacji geotechnicznej.

Jako typy nawierzchni przyjęto:

- dla jezdni ulic – beton asfaltowy;
- dla zatok autobusowych – beton cementowy zbrojony czerwony;
- dla chodników, bezpieczników i wyseppek – kostka betonowa szara typu Behaton (bezfazowa);
- dla zjazdów – kostka betonowa czerwona typu Behaton (bezfazowa).

Ścieki wzdłuż krawędzi jezdni przewidziano z dwóch rzędów kostki betonowej typu Holland.

## 7.3. ODWODNIENIE

Odprowadzenie wód opadowych założono jak w stanie istniejącym, tj. do istniejącego kanału.

## 7.4. OŚWIETLENIE

W ramach zadania założono przebudowę i budowę oświetlenia.

## 7.5. KANAŁ TECHNOLOGICZNY

W ramach zadania założono budowę kanału technologicznego.

## 7.6. KOLIZJE

Projektowana inwestycja w zakresie objętym niniejszym opracowaniem koliduje z infrastrukturą techniczną. Przebudowa kolidujących sieci odbędzie się zgodnie z warunkami ich zarządców. Ponadto niniejsza inwestycja zgodnie z inwentaryzacją geodezyjną koliduje z zielenią.

Inwestycja wymaga rozbiórki dwóch obiektów kubaturowych – ruin.

## 8. PODSUMOWANIE

Z analizy obu wariantów wynika konieczność wyznaczenia nowego, poszerzonego pasa drogowego i uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Oba warianty ingerują w sposób istotny w przyległe tereny, natomiast są ograniczone względem wariantów 1 i 2. Należy rozważyć zasadność runda z uwagi na brak zapewnionych wszystkich relacji po rezygnacji z jednej jezdni zjazdowej. Jako racjonalne rozwiązanie proponuje się wariant IV.