

SPIS ZAWARTOŚCI:

1. OPIS TECHNICZNY

2. RYSUNKI

rys. nr 1

rys. nr 2

ORIENTACJA

PLAN SYTUACYJNY

PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

SKALA 1: 10 000

SKALA 1: 500

SKALA 1: 50

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest:

- wytyczne Inwestora
- podkład mapowy w skali 1:500
- wizja i pomiary uzupełniające w terenie
- 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 późn. zm.
- Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa
- właściwe wytyczne i normy branżowe

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest koncepcja budowy ścieżki rowerowej od ul. Powstańców wzdłuż ul. Strzelców i Lublańskiej do estakady wraz z dostosowaniem wraz z dostosowaniem tunelu łączącego ul. Brogi-Rakowicka do ruchu rowerowego w Krakowie.

Zakres opracowania obejmuje propozycję wyznaczenia ciągów komunikacyjnych rowerowych i pieszych przy uwzględnieniu warunków terenowych.

3. Opis stanu istniejącego

Ul. Strzelców jest drogą powiatową klasy Z. Posiada przekrój jednojezdniowy dwukierunkowy o szerokości zasadniczej 10 m na początkowym odcinku (do łuku poziomego) oraz 7,0 m na pozostałym odcinku (w kierunku ronda Barei) z dodatkowymi poszerzeniami na łukach i w rejonie skrzyżowań. Nawierzchnia ulicy jest bitumiczna.

Ul. Strzelców jest podporządkowana względem ul. Powstańców oraz Ronda Barei. Na włączeniu ul. Strzelców do ul. Powstańców Śląskich oraz do Ronda Barei, wyznaczone są dodatkowe pasy ruchu.

Ul. Strzelców posiada obustronne chodniki o zmiennych szerokościach, oddzielone na przeważającym odcinku, od jezdni pasem zieleni, z punktowo rosnącymi drzewami. Istniejące ciągi piesze posiadają nawierzchnie z płytek chodnikowych, asfaltu oraz kostki betonowej.

W rejonie ronda Barei wyznaczone są przez jezdnie, przejazdy rowerowe oraz odcinki ścieżek rowerowych.

Ul. Lublańska na odcinku od Ronda Barei do skrzyżowania z ulicami Młyńską i Bora-Komorowskiego jest drogą powiatową klasy Z o nawierzchni bitumicznej. Posiada przekrój dwujezdniowy dwukierunkowy. Każda jezdnia posiada po dwa pasy ruchu do jazdy na wprost z dodatkowymi pasami w rejonie skrzyżowań. Jezdnie rozdzielone są brukowanym bezpiecznikiem z barierą sprężystą.

Ulica posiada obustronne chodniki, na odcinkach oddzielone od jezdni pasem zieleni. Chodniki posiadają nawierzchnie z płytek chodnikowych.

Przez skrzyżowanie ul. Lublańskiej z ul. Bora-Komorowskiego i Młyńską wyznaczone są przejścia dla pieszych wraz z przejazdami rowerowymi.

W ulicach Strzelców oraz Lublańskiej odbywa się ruch komunikacji zbiorowej.

Ulice Brogi oraz Czerwonego Prądnika są drogami gminnymi o nawierzchniach bitumicznych szerokości 6,3 m do 7,0 m z dodatkowym poszerzeniem na skrzyżowaniu.

Wzdłuż ulic wyznaczone są obustronne chodniki o nawierzchni z kostki betonowej.

W ulicach Brogi i Czerwonego Prądnika odbywa się ruch komunikacji zbiorowej.

Ulice Otwinowskiego oraz Czerwonego Prądnika są drogami gminnymi o nawierzchni bitumicznej, połączone ze sobą kładką dla pieszych nad rzeką Prądnik.

Komunikacja pieszych pomiędzy ul. Brogi a ul. Rakowicką umożliwiona jest za pomocą przejścia podziemnego pod torami kolejowymi. Dojście do przejścia podziemnego odbywa się za pomocą schodów.

4. Opis rozwiązań projektowych

Zgodnie z zamówieniem, wzdłuż ul. Strzelców i Lublańskiej założono wykonanie wydzielonej ścieżki rowerowej na odcinku od ul. Powstańców do estakady z wyłączeniem odcinka, na którym planowana jest budowa Krakowskiego Szybkiego Tramwaju - Etap IV.

W związku z powyższym na odcinku od ul. Powstańców do mostu nad rzeką Sudół (zakres opracowania KST - Etap IV) założono wykonanie obustronnych ścieżek rowerowych w śladzie istniejącego chodnika. Natomiast na odcinku ul. Lublańskiej, zgodnie z ustaleniami z Zamawiającym, założono wykonanie ścieżki rowerowej tylko na odcinku, gdzie możliwe jest uniknięcie robót traconych, w przypadku realizacji obu inwestycji w różnych okresach. Dodatkowo, w przypadku realizacji przedmiotowej inwestycji przed wykonaniem KST - Etap IV, na etapie opracowywania projektu budowlanego ścieżki rowerowej, należy w projekcie stałej organizacji ruchu przewidzieć wprowadzenie oznakowania dopuszczającego ruch rowerowy na istniejących ciągach pieszych.

W celu zminimalizowania kolizji inwestycji z istniejącą zielenią wysoką, zasadnicze szerokości ścieżki rowerowej oraz chodnika przyjęto równe 2,0 m, z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań. Przez skrzyżowania wyznaczono przejścia i przejazdy rowerowe, natomiast na zjazdach w ciągu ścieżki rowerowej i chodnika wyznaczono powierzchnie wyniesione. Na przekroczeniach zjazdów (powierzchnie wyniesione) należy zastosować ciągłość konstrukcji nawierzchni chodnika oraz ścieżki rowerowej. Dodatkowo w miejscach istniejących przejść dla pieszych przez ul. Strzelców założono wykonanie połączonych przejść i przejazdów dla rowerzystów.

Z uwagi na stan techniczny, nawierzchnie chodników oraz przystanków autobusowych założono do przebudowy. Wiaty przestankowe należy przebudować - założono wymianę wiat na nowe.

Zgodnie z zamówieniem oraz wytycznymi Inwestora, w koncepcji przewidziano dostosowanie istniejącego przejścia pod torami kolejowymi dla ruchu rowerzystów oraz osób niepełnosprawnych.

Od strony północnej przejścia pod torami kolejowymi, z uwagi na ograniczoną dostępność terenu oraz dużą ilość podziemnych i nadziemnych sieci uzbrojenia terenu, wykonanie pochylni / zjazdu do przejścia podziemnego o normatywnych parametrach byłoby trudne do wykonania. W związku powyższym, po ustaleniach z Zamawiającym, założono wykonanie dwóch wind dla rowerzystów oraz osób niepełnosprawnych. Dojazd do wind zapewniony będzie poprzez projektowane ciągi pieszo-rowerowe o szerokości nie mniejszej niż 3,0 m. W celu ułatwienia wjazdu z ul. Brogi oraz Czerwonego Prądnika, założono w rejonie skrzyżowania wykonania przejścia dla pieszych oraz przejazdu rowerowego wraz z wykonaniem obniżonego krawężnika. W związku z nienormatywną szerokością istniejącego

chodnika na łuku skrzyżowania ul. Brogi z ul. Czerwonego Prądnika, należy zachować istniejący chodnik zlokalizowany za wejściem do tunelu podziemnego.

Zgodnie wytycznymi Zamawiającego, w ramach inwestycji należy przewidzieć remont istniejących schodów do tunelu podziemnego, z zastosowaniem okładziny kamiennej na ścianach. Dodatkowo należy przewidzieć wymianę zadaszenia nad zejściem do tunelu z zastosowaniem konstrukcji poprawiającej warunki widoczności na skrzyżowaniu.

Od strony południowej przejścia pod torami kolejowymi założono wykonanie ciągu pieszo-rowerowego o pochyleniu nie przekraczającym 6%. Szerokość ciągu założono równą 4,5 m. Po obu stronach projektowanych ciągów, z uwagi na różnice terenowe, konieczne jest wykonanie ścian oporowych. Kolidujące schody do tunelu zostaną przebudowane, a formę schodów oraz zadaszenia należy wykonać zgodnie przyjętą po drugiej stronie torów kolejowych.

Zasadnicze odkrycie krawężnika należy zastosować równe 12 cm. Na przejściach dla pieszych oraz przejazdach rowerowych należy wykonać krawężniki obniżone o odkryciu odpowiednio 2 cm i 0 cm.

Nawierzchnię ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszo-rowerowego należy wykonać z asfaltu modyfikowanego wbudowanego mechanicznie, natomiast chodnika z kostki betonowej bezfazowej. W miejscach przeplatania chodnika ze ścieżką rowerową oraz na dojazdach do skrzyżowań nawierzchnię ścieżki rowerowej należy wykonać w kolorze czerwonym.

Rozdzielenie ścieżki rowerowej z chodnikiem należy wykonać dwoma rzędami kostki typu Holland koloru czerwonego.

Konstrukcje nawierzchni:

Nawierzchnia chodnika - kostka betonowa bezfazowa wibroprasowana szara gr. 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm.

Nawierzchnia ścieżki rowerowej - asfalt modyfikowany, rozkładany mechanicznie gr. 5 cm.

Nawierzchnia wspólnego ciągu pieszo – rowerowego - modyfikowany, rozkładany mechanicznie gr. 5 cm.

Podbudowy określone zostaną z etapie projektu budowlanego.