

SPIIS ZAWARTOŚCI:

1. OPIS TECHNICZNY

2. RYSUNKI

ORIENTACJA

rys. nr 1 PLAN SYTUACYJNY

rys. nr 2 PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

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

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest koncepcja budowy ścieżki rowerowej od ul. Powstańców wzdłuż ulic Piasta Kołodzieja, Srebrnych Orłów oraz Wiślickiej w Krakowie.

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

2. Opis stanu istniejącego

Ul. Piasta Kołodzieja posiada jednojezdniową dwukierunkową jezdnię o nawierzchni bitumicznej. Ulica posiada po jednym pasie ruchu w każdym kierunku, a w rejonie skrzyżowań wyznaczone są dodatkowe pasy ruchu dla relacji skrętnych. Ruch na skrzyżowaniach z ulicami Bitwy Nad Bzurą i Popielidów oraz z Kleeberga i Kruszwicką kierowany jest za pomocą sygnalizacji świetlnej. Po zachodniej stronie drogi biegnie torowisko tramwajowe zakończone pętlą tramwajową. Po obu stronach ulicy wyznaczone są ciągi piesze oddzielone od jezdni pasem zieleni oraz torowiskiem tramwajowym. Chodniki w ostatnich latach były remontowane, tak więc stan techniczny na odcinkach jest bardzo dobry. W rejonie skrzyżowań oraz pomiędzy skrzyżowaniami, przez ul. Piasta Kołodzieja i wloty ulic podporządkowanych, wyznaczone są przejścia dla pieszych. Wzdłuż istniejących ciągów pieszych rośnie zieleń wysoka.

Na skrzyżowaniu ulic Piasta Kołodzieja, Srebrnych Orłów i Mikołajczyka odbywa się ruch okrężny pojazdów (Rondo Piastowskie). W środku ronda znajduje się skrzyżowanie linii tramwajowych. Wokół Ronda wyznaczone są po dwa pasy ruchu.

Ul. Mikołajczyka, na odcinku opracowania, posiada dwujezdniową dwukierunkową jezdnię o nawierzchni bitumicznej. Ulica posiada po dwa pasy ruchu w każdym kierunku. W pasie dzielącym ulicę wyznaczone jest torowisko tramwajowe. Po obu stronach ulicy biegną ciągi piesze oddzielone od jezdni barierą sprężystą (na wiadukcie nad ul. Okulickiego) oraz zieleńcem (na pozostałym odcinku). Po północno wschodniej stronie ulicy, za wiaduktem, w kierunku ronda Hipokratesa, wyznaczona jest wzdłuż chodnika, ścieżka rowerowa. W rejonie wiaduktu, przez ul. Mikołajczyka wyznaczone jest przejście dla pieszych.

Ul. Srebrnych Orłów posiada dwujezdniową dwukierunkową jezdnię o nawierzchni bitumicznej. Ulica posiada po dwa pasy ruchu w każdym kierunku. W pasie dzielącym ulicę

wyznaczone jest torowisko tramwajowe. Po obu stronach ulicy wyznaczone są ciągi piesze oddzielone od jezdni pasem zieleni. Chodniki w ostatnich latach były remontowane, tak więc stan techniczny na odcinkach jest bardzo dobry. Ul. Srebrnych Orłów, na obu końcach ograniczona jest skrzyżowaniami z ruchem okrężnym (rondo Piastowskie oraz rondo na skrzyżowaniu ulic Srebrnych Orłów, Jancarza oraz Wiślickiej). W rejonie rondo wyznaczone są przejścia dla pieszych. Wzdłuż istniejących ciągów pieszych rośnie zieleń wysoka.

Ulica Wiślicka posiada jednojezdniową dwukierunkową jezdnię o nawierzchni bitumicznej. Ulica posiada po jednym pasie ruchu w każdym kierunku, a w rejonie skrzyżowań oraz zjazdów do usług wyznaczone są dodatkowe pasy ruchu dla relacji skrzyżunkowych. Ruch na skrzyżowaniach z ulicami Cedyńską oraz z Bora Komorowskiego i Stella Sawickiego kierowany jest za pomocą sygnalizacji świetlnej. Po obu stronach ulicy wyznaczone są ciągi piesze oddzielone od jezdni pasem zieleni. Chodniki w ostatnich latach były remontowane, tak więc stan techniczny na odcinkach jest bardzo dobry. W rejonie skrzyżowań oraz pomiędzy skrzyżowaniami, przez ul. Wiślicką i wloty ulic podporządkowanych, wyznaczone są przejścia dla pieszych. Wzdłuż istniejących ciągów pieszych rośnie zieleń wysoka.

Obsługa komunikacyjna terenów przyległych do przedmiotowych ulic odbywa się za pomocą skrzyżowań i zjazdów posiadających nawierzchnie asfaltowe, oraz kostki betonowej.

W ulicach Piasta Kołodzieja, Mikołajczyka i Srebrnych Orłów odbywa się ruch komunikacji zbiorowej zarówno autobusowej jak i tramwajowej. Natomiast w ul. Wiślickiej odbywa się ruch komunikacji autobusowej. W przedmiotowych ulicach wyznaczone są przystanki dla pasażerów.

Przedmiotowe ulice posiadają oświetlenie uliczne, W rejonie ulic biegną sieci uzbrojenia terenu zarówno podziemne jak i nadziemne tj. elektroenergetyczne, teletechniczne, wodociągowe, gazowe, ciepłne i kanalizacyjne.

3. Opis rozwiązań projektowych

Zgodnie z zamówieniem oraz wstępnymi ustaleniami z Zamawiającym, przebieg ścieżki rowerowej przyjęto w następujący sposób:

- w ul. Piasta Kołodzieja - od pętli tramwajowej do ronda Piastowskiego, po obu stronach ulicy;
- w ul. Mikołajczyka - od ronda Piastowskiego do istniejącego przejścia dla pieszych w rejonie wiaduktu nad ul. Okulickiego, po obu stronach ulicy;
- w ul. Srebrnych Orłów - po obu stronach ulicy;
- w ul. Wiślickiej - po wschodniej stronie ulicy.

Zgodnie z ustaleniami z Zamawiającym na odcinku od ul. Powstańców do pętli tramwajowej, z uwagi na planowaną inwestycję budowy przedłużenia linii tramwajowej w ciągu ul. Piasta Kołodzieja, nie jest planowane w tym zadaniu wykonywanie wydzielonych ciągów rowerowych. Ruch rowerowy na tym odcinku, do czasu wykonania przedłużenia linii tramwajowej, odbywał się będzie w ruchu ogólnym.

Na dalszym odcinku ul. Piasta Kołodzieja, zgodnie ze wstępnymi ustaleniami założono wykonanie obustronnych ciągów rowerowych. Po stronie zachodniej na całym odcinku wyznaczono ścieżkę rowerową w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego chodnika. Na odcinkach, gdzie stan techniczny chodnika jest dobry, założono zachowanie go w możliwym zakresie. Na pozostałych odcinkach założono przebudowę istniejącego chodnika. Szerokości chodnika założono nie mniejsze niż 2,0 m. Szerokości ścieżki rowerowej założono równe 2,0 m, natomiast w rejonie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach założono poszerzenie do

3,0 m.

Po wschodniej stronie ul. Piasta Kołodzieja ciąg rowerowy wyznaczono w następujący sposób:

- w rejonie pętli tramwajowej do istniejącej zatoki autobusowej założono wykonanie w śladzie istniejącego chodnika ścieżki rowerowej i chodnika;
- na dalszym odcinku, do rejonu skrzyżowania z ul. Popielidów, z uwagi na rosnącą zieleń wysoką, założono wykonanie w śladzie istniejącego chodnika, wspólnego ciągu pieszo-rowerowego;
- pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Popielidów a ul. Kruszwicką, założono wykonanie w śladzie istniejącego chodnika, ścieżki rowerowej i chodnika;
- na dalszym odcinku, z uwagi na ograniczoną dostępność terenu, założono wykonanie w śladzie istniejącego chodnika, wspólnego ciągu pieszo-rowerowego.

Szerokości chodnika i ścieżki rowerowej założono nie mniejsze niż 2,0 m, natomiast ciągu pieszo-rowerowego nie mniejszą niż 3,0 m. W rejonie skrzyżowań założono poszerzenia projektowanych ciągów w dostosowaniu do przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.

W miejscach istniejących przejść dla pieszych założono wykonanie połączonych przejść dla pieszych z przejazdami rowerowymi. Szerokości przejść dla pieszych założono 4,0 m, natomiast przejazdów rowerowych 3,0 m.

Wzdłuż ul. Mikołajczyka założono wykonanie obustronnych ciągów pieszo-rowerowych. Szerokość ciągów założono nie mniejszą niż 3,0 m, z wyjątkiem odcinka na wiadukcie nad ul. Okulickiego, gdzie zgodnie ze wstępnymi wytycznymi Zamawiającego założono dostosowanie do istniejącej szerokości chodnika. W rejonie istniejącego przejścia dla pieszych przez ul. Mikołajczyka, założono wykonanie przejazdu rowerowego o szerokości 3,0 m.

Wzdłuż ul. Srebrnych Orłów założono wykonanie w rejonie istniejących chodników, obustronnej ścieżki rowerowej. Na odcinkach, gdzie stan techniczny chodnika jest dobry, założono zachowanie go w możliwym zakresie. Szerokości chodnika i ścieżki rowerowej założono nie mniejsze niż 2,0 m. W rejonie skrzyżowań założono poszerzenia projektowanych ciągów w dostosowaniu do przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów. Przy istniejących przejściach dla pieszych założono wykonanie przejazdów rowerowych o szerokości 3,0 m.

Zgodnie z zamówieniem, wzdłuż ul. Wiślickiej założono wykonanie wydzielonej ścieżki rowerowej po wschodniej stronie ulicy. Na odcinkach, gdzie stan techniczny chodnika jest dobry, założono zachowanie go w możliwym zakresie. Szerokości chodnika i ścieżki rowerowej założono nie mniejsze niż 2,0 m. W rejonie skrzyżowań założono poszerzenia projektowanych ciągów w dostosowaniu do przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów. W miejscach istniejących przejść dla pieszych założono wykonanie połączonych przejść dla pieszych z przejazdami rowerowymi. Szerokości przejść dla pieszych założono 4,0 m, natomiast przejazdów rowerowych 3,0 m.

Zgodnie ze wstępnymi uwagami Zamawiającego, na etapie projektu budowlanego, istniejący chodnik po zachodniej stronie ul. Wiślickiej należy oznakować jako ciąg pieszo-rowerowy.

Na zjazdach, w ciągu ścieżki rowerowej i chodnika wyznaczono powierzchnie wyniesione na 10 cm. Skosy najazdowe należy wykonać 1:10. Na przekroczeniach zjazdów należy zastosować ciągłość konstrukcji nawierzchni chodnika oraz ścieżki rowerowej (bez poprzecznych krawężników). Za, przed i na zjazdach, na dojazdach do skrzyżowań oraz w miejscach przeplatania ruchu pieszego i rowerowego należy przewidzieć wykonanie nawierzchni w

kolorze czerwonym.

W rejonie elementów istniejącego zagospodarowania (słupy, drzewa, ogrodzenia, bariery, reklamy, budynki, schody itp.) należy dążyć do zachowania skrajni rowerowej szerokości min. 0,5 m.

Nawierzchnię ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszo-rowerowego należy wykonać z betonu asfaltowego wbudowanego mechanicznie, natomiast chodnika z kostki betonowej bezfazowej.

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

Konstrukcje nawierzchni:

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

Nawierzchnia ścieżki rowerowej - beton asfaltowy, rozkładany mechanicznie gr. 5 cm.

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

Podbudowy oraz technologie wykonania nawierzchni określone zostaną z etapie projektu budowlanego.

Pochylenie poprzeczne projektowanych ciągów komunikacyjnych założono równe 2 %. Na dojazdach do skrzyżowań, zjazdów, przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych, pochylenie poprzeczne należy dostosować do pochylenia istniejących jezdni.

Zasadnicze odkrycie krawężników założono 12 cm. Na przejścia dla pieszych i przejazdach rowerowych należy wykonać obniżone krawężniki o odkryciu 0 cm.

Kolidujące sieci uzbrojenia terenu należy przebudować poza obszar kolizji zgodnie z warunkami wydanymi przez zarządców sieci.

4. Rozwiązania projektowe służące dostosowaniu infrastruktury drogowej do potrzeb osób niepełnosprawnych.

W rejonie przejść dla pieszych oraz na długości linii zatrzymań na peronach przystankowych, należy wykonać pasy informacyjne dla osób niewidomych i słabowidzących z kostki betonowej z wypustkami w kolorze kontrastowym. Kostkę należy układać w taki sposób, aby wskazywała kierunek przejścia dla pieszych. Szerokości pasów informacyjnych założono 0,80 m w rejonie przejść dla pieszych oraz 0,60 m na peronach przystankowych.