

**OPIS TECHNICZNY DLA ZADANIA PN:
„ROBUDOWA I BUDOWA DROGI GMINNEJ UL. TYNIECKIEJ W KRAKOWIE
NA ODCINKU OD UL. TYNIECKIEJ DO GRNICY DZIAŁEK NR 8/10, 8/3
OBR. 3 PODGÓRZE ”**

1. STAN PROJEKTOWANY

1.1. Sytuacja

Zaprojektowane zostały dwa odcinki dróg publicznych klasy dojazdowej o długościach 98,0m oraz 245,76m. Po wybudowaniu drogi będą pełnić funkcję ulic obsługujących przyległe tereny tj. zabudowę jednorodziną, oraz będącą w budowie zabudowę wielorodzinną.

Sytuacyjno pierwszy odcinek A-C dowiązано do wydanej decyzji zrid (projekt budowlany branży drogowej drogi łączącej ul. Tyniecką z działką drogową nr 320 obr. 3 Podgórze, uzgodnienie projektu pismem znak: ZIKiT/S/103473/14/IU/75345 dnia 26.11.2014r.) oraz do zagospodarowania terenu na zakresie robót.

Drugi odcinek B-D sytuacyjno dowiązано do projektowanego odcinka A-C oraz na zakresie do istniejącego zagospodarowania terenu.

Dla projektowanych odcinków dróg publicznych przyjęto parametry techniczne w oparciu o Dz. U. z 2016r. poz. 124:

- Klasa ulic: D,
- Prędkość projektowa: $V_p=30$ km/h,
- Kategoria obciążenia ruchem: KR2,
- Ulice: jednojezdniowe, dwupasowe, dwukierunkowe – przekrój 1x2.

Odcinek A-C:

Przedmiotowy zakres obejmuje budowę odcinka ulicy o łącznej długości 98,0m. Początek zlokalizowany jest w miejscu dowiązania do uzgodnionego projektu drogowego (droga łącząca ul. Tyniecką działką drogową nr 320). Projektowana jezdnia jest przedłużeniem odcinka prostego, a obydwie odcinki (projektowany i uzgodniony) tworzą skrzyżowanie typu T. Włączenie projektowanej ulicy zaprojektowane zostało poprzez wyłukowanie krawędzi promieniem $R=8,0m$.

Projektowany odcinek posiada szerokość 5,0m. Wzdłuż drogi, po wschodniej stronie jezdni zaprojektowano chodnik szerokości 2,0m, a wzdłuż przeciwległej krawędzi zlokalizowany jest bezpiecznik o szerokości 1,0m. W hm 0+57,68 zlokalizowany jest wlot drugiego projektowanego odcinka drogi publicznej.

Na trasie ulicy zaprojektowano załom wyokrąglony łukiem poziomym o promieniu $R=160m$.

Odcinek B-D:

Zakres obejmuje budowę odcinka o łącznej długości 245,76m. Początek odcinka zlokalizowany jest w miejscu projektowanego skrzyżowania typu T z odcinkiem A-C. Włączenie odcinka B-D do odcinka A-C zaprojektowano poprzez wyłukowanie krawędzi promieniami $R=7,0m$ i $R=12,0m$.

Projektowany odcinek posiada szerokość 5,0m. Wzdłuż drogi, po zachodniej stronie zlokalizowany jest chodnik szerokości 2,0m za wyjątkiem końcowego odcinka (długości ~40m), gdzie chodnik został zawężony do szerokości 1,7m aby uniknąć przebudowy ogrodzenia. Po wschodniej stronie jezdni zlokalizowany jest bezpiecznik szerokości 1,0m.

W hm 1+72,02 zaprojektowano zjazd w drogę wewnętrzną. Krawędzie zjazdu i jezdni zostały wyłukowane promieniami $R=6,0m$. Na długości 6,0m zaprojektowano nawierzchnię taką jak na drodze, natomiast na dalszym odcinku przewiduje się utwardzenie terenu kruszywem, w celu dowiązania do stanu istniejącego.

Na końcu projektowanego odcinka zaprojektowany został plac do zawracania o wymiarach 12,5 x 12,5m.

Zarówno pierwszy jak i drugi odcinek mają charakter uliczny. Krawędzie jezdni ograniczone są krawężnikami betonowymi 20x30cm ze zlokalizowanymi ściekami przykrawężnikowymi z dwóch rzędów kostki betonowej o wymiarach 10x20x8cm. Krawężniki wyniesione są na wysokość 12cm, za wyjątkiem zjazdów bramowych, na których odkrycie wynosi 2-4cm. Na przejściach dla pieszych projektuje się odkrycie krawężników wynoszące 2cm. Nie przewiduje się oznakowania przejść dla pieszych (chyba, że zarządca drogi będzie tego wymagał), lecz zostały wprowadzone udogodnienia dla osób niepełnosprawnych w postaci pasów medialnych szerokości 60cm (stykającego się z krawężnikiem), ułożonych z kostki betonowej z wypustkami. Przewiduje się małe natężenie ruchu, więc skrzyżowania dróg publicznych zaprojektowane zostały jako skrzyżowania równorzędne.

Na całym zakresie opracowania kolidujące drzewa przeznaczone są do wycinki, natomiast ogrodzenia do przestawienia poza obszar kolizji. W związku z budową odcinków dróg publicznych przewiduje się przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych.

1.2. Rozwiązanie wysokościowe

Wysokościowo dowiązano na zakresach stan projektowany do stanu istniejącego.

Spadki poprzeczne proj. odcinków ulic ukształtowane są jako daszkowe, za wyjątkiem rejonów proj. skrzyżowań.

Spadki podłużne zjazdów w obrębie chodnika winny się mieścić w przedziale 2-5% do jezdni, a poza chodnikiem dostosowane do istniejących rzędnych terenowych na bramach wjazdowych.

Dokładne rozwiązania wysokościowe tj. spadki podłużne i poprzeczne projektowanych odcinków dróg, chodników, zjazdów oraz rozwiązania wysokościowe w obrębie skrzyżowań przedstawione zostaną na etapie uzgadniania dokumentacji projektowej.

1.3. Konstrukcja nawierzchni

Górne warstwy konstrukcji nawierzchni zaprojektowano w oparciu o przyjętą kategorię ruchu KR2:

(1) JEZDNIA / PLAC DO ZAWRACANIA :

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S
- wiązanie międzywarstwowe emulsja asf. 0,1-0,3 kg/m²
- 8 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W
- skropienie podłoża emulsją asfaltową 0,5-0,7 kg/m²
- 22 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C_{50/30} stabilizowanej mechanicznie, 0/31,5mm
- **34 cm Razem**
- dolne warstwy konstrukcji nawierzchni w zależności od warunków wodno-gruntowych

(2) CHODNIKI:

- 8 cm kostka betonowa,
- 3 cm podsypka cementowo – piaskowa,
- 30 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C_{50/30} stabilizowanej mechanicznie, 0/31,5mm
- **36 cm Razem**

(3) ZJAZD INDYWIDUALNY:

- 8 cm kostka betonowa,
- 3 cm podsypka cementowo – piaskowa,
- 20 cm podbudowa z mieszanki niezwiązanej C_{50/30} stabilizowanej mechanicznie, 0/31,5mm
- 20 cm podbudowa z mieszanki niezwiązanej C_{50/30} stabilizowanej mechanicznie, 0/63mm
- **51 cm Razem**

Opracował: