

SPIS ZAWARTOŚCI:

1	OPIS TECHNICZNY	
2	RYSUNKI	
	ORIENTACJA	SKALA 1: 10 000
<i>rys. nr 1</i>	PLAN SYTUACYJNY	SKALA 1: 500
<i>rys. nr 2</i>	PRZEKRÓJ TYPOWY	SKALA 1: 50

OPIS TECHNICZNY

1 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest:

- zlecenie Inwestora
- warunki techniczne otrzymane od Inwestora,
- wstępne ustalenia z Inwestorem,
- mapa sytuacyjno - wysokościowy w skali 1:500,
- pomiary uzupełniające w terenie,
- wytyczne Inwestora,
- Ustawa z dnia 21.03.1985r 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. zmianami)
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, Załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014r.
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru „Zabłocie”.

2 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest koncepcja rozbudowy ul. Portowej na odcinku od istniejącej ul. Portowej do skrzyżowania z węzłem ulicy Herlinga Grudzińskiego. Rozbudową objęty jest odcinek ulicy o długości ok. 750

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

Gmina Miejska Kraków -

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie

ul. Centralna 53

31-586 Kraków

3 Cel i zakres opracowania

Przedmiotowa koncepcja ma na celu określenie możliwych rozwiązań głównie pod kątem układu geometrycznego, ale również pod kątem sposobu odwodnienia, powiązania komunikacyjnego z istniejącym oraz planowanym zagospodarowaniem terenu.

Zakres opracowania obejmuje budowę ulicy Portowej po nowym śladzie, wyznaczonym w MPZP, a także przebudowę istniejących skrzyżowań, budowę chodników, ciągu pieszo-rowerowego i miejsc postojowych.

4 Opis stanu istniejącego

W stanie istniejącym odcinek objęty opracowaniem jest w przeważającej części niezagospodarowany. Rozbudowywany odcinek ulicy Portowej stanowi na początkowym odcinku przedłużenie istniejącej drogi, a na końcowym włącza się do istniejącej ulicy

Herlinga Grudzińskiego. Na całym swoim odcinku, rozbudowywana droga przebiega po południowej stronie rzeki Wisły, za istniejącym wałem przeciwpowodziowym. Mniej więcej w połowie swojej długości ulica Portowa przecina istniejącą linię kolejową. W końcowej części, projektowana droga przebiega wzdłuż istniejących parkingów zlokalizowanych przy Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego.

Na obszarze objętym opracowaniem znajdują się sieci uzbrojenia terenu: elektroenergetyczna, wodociągowa, kanalizacyjna, teletechniczna, gazowa. Zlokalizowane są tu również drzewa i krzewy.

5 Opis koncepcyjnych rozwiązań projektowych

W ramach przedmiotowej koncepcji wykonano analizę rozbudowy ul. Portowej, która pozwoli w sposób optymalny powiązać istniejące ciągi komunikacyjne, będzie możliwie tożsama z ustaleniami MPZP, zapewni bezpieczeństwo wszystkich użytkowników oraz wytyczne i wymagania Inwestora.

5.1 Główne założenia (zgodnie z zamówieniem)

- ⇒ klasa drogi – L, jednojezdniowa, dwupasowa, szerokość pasów ruchu - 2,75m;
- ⇒ kategoria obciążenia ruchem - KR 3;
- ⇒ prawostronny ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,50m;
- ⇒ lewostronny chodnik o szerokości 2,50m;
- ⇒ prędkość projektowa 30km/h;
- ⇒ minimalna ingerencja w tereny prywatne;
- ⇒ maksymalna ochrona istniejącej zieleni;

5.2 Projektowany układ geometryczny

Przedmiotowy odcinek ulicy posiada długość ok. 750m. Początek opracowania założono na skrzyżowaniu z istniejącym odcinkiem ul. Portowej, a koniec – na skrzyżowaniu z węzłem ul. Gustawa Herlinga-Grudzińskiego. W oparciu o w/w założenia projektowe zaprojektowano układ drogowy z jezdnią o szerokości 5,50m, prawostronnym ciągiem pieszo-rowerowym o szerokości 3,50m, lewostronnym chodnikiem o szerokości 2,50m oraz zatokami postojowymi po południowej stronie drogi. Oba projektowane skrzyżowania wykonano w postaci rond, o średnicy zewnętrznej $D_{zw} = 30m$, jezdni ronda równej 6,0m i pierścieniu ronda o szerokości 2,00m, co zapewnia przejezdność wszystkim pojazdom mogącym poruszać się po przedmiotowej drodze. W miejscach przekraczania jezdni przez pieszych lub rowerzystów zaprojektowano przejścia i przejazdy zabezpieczone wyspami azylu.

Z uwagi na przecięcie istniejącej linii kolejowej w km 0+300,00, konieczne jest wpisanie projektowanej drogi w światło przedmiotowego mostu. Ponadto konieczne jest zapewnienie odpowiedniej skrajni równej min. 4,50m, zgodnie z §54 Rozporządzenia 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.).

Po południowej stronie drogi, na wysokości Krakowskiej Akademii zaprojektowano miejsca postojowe (usytuowane prostopadle lub równoległe w stosunku do krawędzi jezdni). Miejsca postojowe będą posiadały wymiary 2,50x5,00m (miejsca postojowe prostopadle), 3,60x5,00m (miejsca postojowe prostopadle przeznaczone dla osób niepełnosprawnych) oraz 2,50x6,00m (miejsca postojowe równoległe). Łącznie przewiduje się wykonanie 47 miejsc postojowych, w tym 2 przeznaczone dla osób niepełnosprawnych.

Projektuje się również pozostawienie istniejącej pętli autobusowej zlokalizowanej przed budynkiem Krakowskiej Akademii, dostosowując geometrię wjazdu i wyjazdu z pętli do projektowanej geometrii drogi. Wyznaczono również nowe przebiegi chodników a także ścieżki rowerowej, umożliwiające skomunikowanie z Akademią.

5.3 Nawierzchnie

- Jezdnia
 - w-wa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej gr. 4cm
 - w-wa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 5cm
 - podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego gr. 7cm
 - podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 gr. 22cm
 - sprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 o wtórnym module sprężystości nie mniejszym niż 100MPa i wskaźniku zagęszczenia 1,00 z zachowaniem warunku mrozoodporności

- Ciąg pieszo-rowerowy
 - beton asfaltowy rozkładany mechanicznie gr. 5cm
 - podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 gr. 15cm
 - sprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 o wtórnym module sprężystości nie mniejszym niż 80MPa i wskaźniku zagęszczenia 1,00 z zachowaniem warunku mrozoodporności

- Chodnik
 - kostka betonowa wibroprasowana gr. 8cm (w rejonie przejść dla pieszych pasy medialne dla osób niepełnosprawnych o kontrastowym kolorze i z wypustkami)
 - podsypka cementowo – piaskowa gr. 3cm
 - podbudowa z kruszywa naturalnego gr. 15cm
 - sprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 o wtórnym module sprężystości nie mniejszym niż 80MPa i wskaźniku zagęszczenia 1,00 z zachowaniem warunku mrozoodporności

- Pierścień ronda
 - w-wa ścieralna z kostki kamiennej o boku gr. min. 15cm
 - podsypka cementowo – piaskowa gr. 3cm
 - podbudowa zasadnicza z chudego betonu cementowego gr. 24cm
 - sprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 o wtórnym module sprężystości nie mniejszym niż 100MPa i wskaźniku zagęszczenia 1,00 z zachowaniem warunku mrozoodporności