

# SPIS TREŚCI

## **I CZĘŚĆ OPISOWA**

1. Opis techniczny

## **II CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

1. Sytuacja skala 1:500
2. Przekroje konstrukcyjne skala 1:50

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest **WIELOWARIANTOWA KONCEPCJA ROZBUDOWY ULICY PÓŁŁANKI WRAZ Z ODWODNIENIEM, OŚWIETLENIEM, PRZEKŁADKAMI KOLIDUJĄCEGO UZBROJENIA I BUDOWĄ CHODNIKÓW NA ODCINKU OD UL. BIEŻANOWSKIEJ DO UL. RĄCZNEJ WRAZ ZE SKRZYŻOWANIEM PÓŁŁANKI-RĄCZNA-SZPARAGOWA. ZADANIE NR 11/IX/2017.**

Zakres projektu obejmuje projekt drogowy wraz z ukształtowaniem terenu przyległego.

### **INWESTOR:**

GMINA MIEJSKA KRAKÓW Z SIEDZIBĄ W KRAKOWIE  
PL. WSZYSTKICH ŚWIĘTYCH 3/4, 31-004 KRAKÓW

### **2. Podstawa opracowania**

- Aktualna mapa zasadnicza 1:500,
- Wizja w terenie
- Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.
- Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa
- Koncepcja przedmiotowej ścieżki rowerowej zaopiniowana przez ZIKiT wraz z audytem rowerowym

### **3. Lokalizacja i stan istniejący**

Ulice Półłanki w całym zakresie objętym opracowaniem czyli na odcinku od skrzyżowania z ul. Szparagową-Rączną do skrzyżowania z ul. Bieżanowską posiada dwukierunkowe jezdnie o nawierzchni bitumicznej. Ulica nie posiada chodników/ścieżek rowerowych z wyjątkiem obszaru istniejących skrzyżowań.

Ulica Półłanki klasy technicznej Z krzyżuje się z ulicami:

- Szparagową – przekrój 1x2 – klasy L – nawierzchnia asfaltowa – skrzyżowanie typu T zwykłe
- Rączną – przekrój 1x2 – klasy L – nawierzchnia asfaltowa – skrzyżowanie typu T zwykłe
- Christo Botewa - Tadeusza Śliwaka 2x2 – klasy G – nawierzchnia asfaltowa – skrzyżowanie typu X skanalizowane sterowane za pomocą sygnalizacji świetlnej– opracowanie obejmujące zakresem wloty ul. Półłanki bez ingerencji w skrzyżowanie
- Bazarową – klasy D – nawierzchnia z kruszywa – skrzyżowanie typu T zwykłe
- Nad Drwiną – przekrój 1x2 – klasy L – nawierzchnia asfaltowa – skrzyżowanie typu T zwykłe
- Danalówką – przekrój 1x2 - klasy D - nawierzchnia asfaltowa – skrzyżowanie typu T zwykłe
- Magazynową – przekrój 1x2 – klasy L – nawierzchnia asfaltowa – skrzyżowanie typu T zwykłe
- Agatową – przekrój 1x2 – klasy L – nawierzchnia asfaltowa – skrzyżowanie typu T skanalizowane
- Taborową - klasy D – nawierzchnia z kruszywa – skrzyżowanie typu T zwykłe
- Bieżanowską – Majora Henryka Sucharskiego – przekrój 1x2 – klasy L – nawierzchnia asfaltowa – skrzyżowanie typu T skanalizowane poza zakresem opracowania

W ciągu ul. Półłanki zlokalizowanych jest szereg przystanków komunikacji bez zatok z wyjątkiem trzech przystanków z zatokami autobusowymi na odcinku od skrzyżowania z ul. Christo Botewa - Tadeusza Śliwaka do ul. Nad Drwiną.

### **4. Stan projektowany**

W ramach opracowania zaprojektowano:

- poszerzenie istniejącej jezdni do szerokości 7,0m z poszerzeniami na łukach oraz dodatkowymi pasami dla pojazdów skręcających na skrzyżowaniach

- budowę chodników, ścieżek rowerowych lub wspólnych ciągów pieszo-rowerowych w całym zakresie opracowania
- budowę zatok autobusowych w miejscach istniejących przystanków dla pieszych
- bezkolizyjne przejazdy kolejowe w dwóch wariantach (tunel i estakada)
- przebudowę istniejących skrzyżowań
- budowę i przebudowę przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów

#### Parametry techniczne ulicy Półanki:

- prędkość projektowa	<b>Vp=50 [km/h]</b>
- kategoria ruchu	<b>KR5</b>
- szerokość jezdni	7,00 m
poszerzenia na łukach	zgodnie z Dz.U. Nr 43
- szerokość bezpieczników	0,6 m
- szerokość chodników	2,0 – 2,5 m
- szerokość ścieżek dla pieszych	2,0 - 2,5 m
- szerokość wspólnych ciągów pieszo – rowerowych	2,5 – 3,5 m
- spadek poprzeczny	2.0% daszkowy na prostych i krzywych z uwagi na uspokojenie ruchu zgodnie z Dz.U.. Nr 43)

#### Przebudowa istniejących skrzyżowań:

1. Skrzyżowanie z ulicami Szparagową i Rączną – projektuje się jako skrzyżowanie o przesuniętych wlotach sterowane za pomocą sygnalizacji świetlnej. Na skrzyżowaniu w ciągu ul. Półanki wydzielono dodatkowe pasy do lewoskrętu pomiędzy przesuniętymi wlotami ul. Szparagowej i Rącznej. Na wlotach zewnętrznych ul. Półanki zastosowano grupę dwóch pasów do jazdy na wprost oraz na wprost i w prawo. Na zewnętrznych wlotach skrzyżowania zaprojektowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów.
2. Skrzyżowanie z ulicami Christo Botewa - Tadeusza Śliwaka. W ramach opracowania przewidziano przebudowę jedynie wlotów ul. Półanki. Zaprojektowano korektę i zmianę przebiegu wlotu północnego ul. Półanki eliminując i łagodząc łuki poziome. Na ww. wlotach zachowano istn. podział pasów na wlocie i wylocie. Powyższe zmiany nie wpływają na układ istniejących sygnalizatorów. Projektowane chodniki i ścieżki rowerowe powiązано sytuacyjnie z istniejącymi.
3. Skrzyżowanie z ulicą Nad Drwiną – projektuje się jako skrzyżowanie skanalizowane (wyspa kanalizujący z azylem dla pieszych na wlocie południowym skrzyżowania). Na wlocie północnym wydzielono pas dla relacji skrętu w lewo. Na łukach krawędziowych wlotu ul. Nad Drwiną zaprojektowano kliny przejazdowe zapewniające przejezdność pojazdom miarodajnym. Na wlocie południowym i wschodnim przedmiotowego skrzyżowania zaprojektowano przejścia i przejazd dla rowerzystów.
4. Skrzyżowanie z ulicą Agatową – zachowano istn. geometrię wlotu ul. Agatowej. Na wlocie południowym zaprojektowano przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerzystów.

#### Warianty bezkolizyjnego rozwiązania przejazdów kolejowych

##### Wariant I: Tunel pod istniejącymi liniami kolejowymi

Projektuje się tunel o długości ok. 233m. Przekrój ulicy w tunelu to dwie jezdnie rozdzielone wyspą z barierą dzielącą po jednym pasie ruchu o szerokości 3,5m. Jednostronny ciąg pieszo – rowerowy o szerokości 3,5m. Po przeciwnej stronie ulicy chodnik techniczny o szerokości 2,2m. Chodniki oraz ciąg pieszo-rowerowy rozdzielony od jezdni barierami ochronnymi. Przekrój z tunelu zachowano na dojazdach do tunelu.

##### Wariant III: Estakada nad istniejącymi liniami kolejowymi

Projektuje się estakadę o długości ok. 360m. Przekrój ulicy na estakadzie to jedna jezdnia z dwoma pasami ruchu o szerokości 3,5m każdy. Jednostronny ciąg pieszo – rowerowy o szerokości 3,5m. Po przeciwnej stronie ulicy ścieżka rowerowa o szerokości 2,0m. Ścieżka rowerowa oraz ciąg pieszo-rowerowy rozdzielony od jezdni barierami ochronnymi.

---

Konstrukcje nawierzchni:

Nawierzchnia chodnika - kostka betonowa 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 na dalszym etapie projektowania.