

# Zawartość opracowania

- I. Część opisowa:
  1. Przedmiot inwestycji
  2. Podstawa opracowania
  3. Zakres opracowania
  4. Kolejność realizacji obiektów
  5. Opis stanu istniejącego
  6. Opis stanu projektowanego

II. Część rysunkowa:

1. Plan orientacyjny
2. Plan sytuacyjny 1:500
3. Przekroje konstrukcyjne 1:50

# **I Część opisowa**

## **1. Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem niniejszej inwestycji jest przebudowa skrzyżowania ulic Podgórskiej, Kotlarskiej i Gęsiej wraz z budową łącznicy do mostu Kotlarskiego.

## **2. Podstawa opracowania**

- ustalenia z Inwestorem,
- opinia ZIKiT do koncepcji,
- wizja lokalna w terenie,
- aktualna mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500,
- Rozporządzenie ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dziennik Ustaw nr 43, Warszawa 14 maja 1999 r. (z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (z późn. zm.),
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych (Załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.),

## **3. Zakres opracowania**

Zakres niniejszego opracowania obejmuje projekt branży drogowej dla zamierzenia przebudowy skrzyżowania ulic Podgórskiej, Kotlarskiej i Gęsiej wraz z budową łącznicy do mostu Kotlarskiego.

## **4. Kolejność realizacji obiektów**

Kolejność realizacji poszczególnych obiektów powinna przebiegać zgodnie ze sztuką budowlaną, dlatego w pierwszej kolejności zostaną wykonane prace w zakresie kontroli usytuowania występujących urządzeń podziemnych. Następnie zostaną zrealizowane roboty dotyczące przebudowy kolidującego uzbrojenia. Następnie zostaną zrealizowane prace w zakresie robót ziemnych. W dalszym etapie zostaną wykonane roboty w zakresie budowy odwodnienia. Po wykonaniu w/w robót Wykonawca przystąpi do prac w zakresie wykonania podbudowy i nawierzchni jezdni i chodników.

## **5. Opis stanu istniejącego**

Na przedmiotowym odcinku ulica Podgórska jest ulicą dwukierunkową, dwujezdniową (po dwa pasy w każdym kierunku). Po obu stronach zlokalizowane są chodniki. Równoległe do pasa drogowego biegną wzdłuż brzegu Wisły bulwary stanowiące rekreacyjny ciąg pieszy i rowerowy.

Ul. Kotlarska jest ulicą dwujezdniową, dwukierunkową z torowiskiem tramwajowym zlokalizowanym w pasie dzielącym. W ciągu ulicy zlokalizowany jest most Kotlarski przez rzekę Wisłę. Po obu stronach biegną chodniki oraz ścieżki rowerowe.

Ul. Gęsia jest ulicą dwukierunkową, jednojezdniową z obustronnymi chodnikami.

Istniejący układ komunikacyjny na przedmiotowym obszarze stanowi jedno i dwupoziomowe połączenie pomiędzy w/w ulicami, przy czym brak jest relacji „Podgórska – Kotlarska (kierunek Zabłocie)”. Skrzyżowanie ulic Podgórskiej i Gęsiej jest skrzyżowaniem jednopoziomowym, skanalizowanym z zainstalowaną, lecz wyłączoną sygnalizacją świetlną (światła żółte migające) – ruch nadrzędny odbywa się ul. Podgórską.

Ul. Kotlarska stanowi z ul. Podgórską skrzyżowanie dwupoziomowe. Połączenie odbywa się za pomocą łącznic. Łącznica objęta zakresem opracowania jest jednojezdniowa, jednokierunkowa: kierunek Kotlarska (od ronda Grzegórzeckiego) – Podgórska. Po obu stronach łącznicy biegną chodniki.

Brak relacji „Podgórska – Kotlarska (kierunek Zabłocie)” wiąże się z koniecznością jazdy przez ul. Masarską i rondo Grzegórzeckie.

Ruch rowerowy na przedmiotowym obszarze odbywa się częściowo po wydzielonych ścieżkach rowerowych (Kotlarska, bulwary, połączenie Kotlarskiej z ul. Podgórską), a częściowo w ruchu ogólnym. Na przejeździe rowerowym przez ul. Podgórską (zjeżdżając z ul. Kotlarskiej) brak jest dostatecznej widoczności, w związku z tym zamontowane jest lustro poprawiające widoczność.

## **6. Opis stanu projektowanego**

### **6.1. Roboty drogowe – sytuacja**

W celu poprawy komfortu i warunków ruchu zaprojektowano układ komunikacyjny, którym zapewniono wszystkie relacje pomiędzy przedmiotowymi ulicami. W związku z tym przewidziano dodatkową łącznicę pomiędzy ul. Podgórską i ul. Kotlarską.

Dolny poziom stanowić będzie wspólne skrzyżowanie ul. Podgórskiej, Gęsiej i dwóch łącznic w postaci podwójnego ronda. Łącznica dla relacji „Kotlarska (od ronda Grzegórzeckiego) – Podgórska” zostanie przebudowana, jednak zachowa swój charakter

połączenia obu ulic. Nowa łącznica przebiegać będzie częściowo równoległe do w/w łącznicy i włączać się będzie do ul. Kotlarskiej przed mostem za pomocą pasa włączania (wykorzystanie istniejącego poszerzenia jezdni).

Samo skrzyżowanie w postaci ronda przedstawia się w dwóch wariantach, tj.:

1. Dwupasowe z podziałem na relacje.
2. Jednopusowe.

Dla ronda dwupasowego przewidziano wloty dwupasowe (z wyjątkiem ul. Gęsiej), natomiast dla jednopusowego zredukowano wszystkie wloty do jednego pasa.

Przyjęte szerokości jezdni i pierścienia wewnętrznego zapewniają przejezdność.

Ruch pieszy odbywał się będzie w sposób analogiczny jak obecnie, przy czym w związku z przebudową układu drogowego uległy zmianie kształty i szerokości chodników. Dodano przejście przez ul. Podgóorską od strony zachodniej.

Ruch rowerowy będzie miał zapewnione wszystkie relacje. Przewidziano również dopuszczenie ruchu rowerowego po północnym chodniku ul. Podgóorskiej, w związku z czym przejścia dla pieszych przez ul. Gęsią oraz Podgóorską (zachód) scalone będą z przejazdami rowerowymi. Dodatkowo w części zachodniej zaprojektowano nowe połączenie z bulwarami. Zaprojektowany układ poprawia jednocześnie - poprzez odpowiednie odsunięcie się od konstrukcji mostu oraz geometrię ścieżki - widoczność rowerzysty – pojazd samochodowy na wschodnim przejeździe przez ul. Podgóorską.

Dla dodatkowej poprawy bezpieczeństwa, przewidziano przy zjeździe z ul. Kotlarskiej na łącznicę, wyniesienie na przejściu dla pieszych / przejeździe rowerowym.

## **6.2. Roboty drogowe – konstrukcja**

Przyjęto konstrukcję nawierzchni jezdni: beton asfaltowy.

Przyjęto konstrukcję nawierzchni chodników i ciągów pieszo-rowerowych: kostka betonowa szara beżowa.

Przyjęto konstrukcję nawierzchni ścieżek rowerowych: beton asfaltowy (kolor czerwony).