

SPIS ZAWARTOŚCI:

1 OPIS TECHNICZNY

2 RYSUNKI

ORIENTACJA

SKALA 1: 10 000

rys. nr 1

PLAN SYTUACYJNY

SKALA 1: 500

rys. nr 2

PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

SKALA 1: 50

OPIS TECHNICZNY

1 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest:

- umowa nr 906/ZIKiT/2018
- mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500,
- pomiary uzupełniające i wizja w terenie,
- 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.2016. Poz. 124).
- 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 „Ruczaj – rejon ulicy Czerwone Maki”.
- Opinia do koncepcji obsługi komunikacyjnej, pismo znak: RW.460.3.67.2019 z dnia 10.04.2019r.

2 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany przebudowy ulicy klasy dojazdowej na działkach nr 12/3, 13/3, 199/3 oznaczonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako KDD.3 wraz z budową chodnika przy ul. Czerwone Maki na działkach 199/1, 199/2, 199/3.

3 Cel i zakres opracowania

Przedmiotowy projekt budowlany ma na celu przebudowę istniejącego układu drogowego pod kątem układu geometrycznego, przekroju poprzecznego ulicy, powiązania komunikacyjnego z istniejącym zagospodarowaniem oraz planowaną budową obiektu kubaturowego w sąsiedztwie przedmiotowej drogi, objętego umową zawartą pomiędzy Inwestorem a Zarządem Dróg Miasta Krakowa, umowa nr 906/ZIKiT/2018 z dnia 02.08.2018r.,

Zakres opracowania obejmuje przebudowę układu drogowego do parametrów zgodnych z obowiązującymi przepisami z uwzględnieniem ruchu pieszego.

4 Opis stanu istniejącego

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w południowo-zachodniej części Krakowa, na terenie dzielnicy Dębniki.

W stanie istniejącym ulica objęta opracowaniem łączy się skrzyżowaniem czterowłotowym z ulicą Czerwone Maki. Posiada ona szerokość 4,00m a jej nawierzchnia wykonana jest betonu cementowego. Odwodnienie ulicy odbywa się powierzchniowo do zieleńców zlokalizowanych wzdłuż drogi.

Ulica dojazdowa objęta przebudową jest drogą wewnętrzną pozostającą w zarządzie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.

Na obszarze objętym opracowaniem zlokalizowane są sieci uzbrojenia terenu: sieć energetyczna oraz sieć ciepłownicza.

5 Opis rozwiązań projektowych

Rozwiązanie sytuacyjno-wysokościowe

Przebudowa drogi dojazdowej przewiduje poszerzenie istniejącej nawierzchni jezdni do szerokości 5,00m w związku z koniecznością zapewnienia obsługi komunikacyjnej dla inwestycji kubaturowej realizowanej w sąsiedztwie drogi. Projektowane poszerzenie wykonane zostanie na odcinku około 47m wraz z nawiązaniem do istniejącej geometrii drogi. W ramach przebudowy drogi przewiduje się również wymianę nawierzchni drogi z betonowej na bitumiczną. Objęty projektem odcinek drogi wyposażony zostanie w pobocza oraz chodnik. W ramach przebudowy drogi projektuje się również budowę brakującego odcinka chodnika wzdłuż ul. Czerwone Maki aby zapewnić ciągłość ruchu pieszego wzdłuż ulicy.

Przedmiotowe opracowanie przewiduje wykonanie nawierzchni drogi w jednostronnym spadku równym 2% w kierunku projektowanej nawierzchni utwardzonej pomiędzy jezdnią a projektowanym chodnikiem. Projektowany chodnik będzie posiadał nawierzchnię z kostki betonowej o szerokości 1,50m.

Zjazd został dowiązany wysokościowo do projektowanych rzędnych posesji, przy założeniu zachowania normatywnych pochyłeń, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016. Poz. 124).

Nawierzchnie

Jezdnia - KR2

- w-wa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej gr. 4cm
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 8cm
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 gr. 22cm
- sprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 o wtórnym module sprężystości nie mniejszym niż 80MPa i wskaźniku zagęszczenia 1,00 wg projektu budowlanego

Chodnik

- kostka betonowa wibroprasowana gr. 8cm
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 o uziarnieniu 0-31,5mm gr. 15cm
- sprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 o wtórnym module sprężystości nie mniejszym niż 80MPa i wskaźniku zagęszczenia 1,00 wg projektu budowlanego

Nawierzchnia utwardzona

- betonowe płyty ażurowe wypełnione grysem gr. 8cm
- podsypka piaskowa gr. 3cm
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 o uziarnieniu 0-31,5mm gr. 25cm
- geowłóknina separacyjna
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 o uziarnieniu 16-63mm gr. 35cm
- geowłóknina separacyjna

Krawężniki betonowe 15/30cm, wykonane zostaną na podsypce cem.-piask. gr. 5cm i ławie betonowej z oporem C12/15. Obrzeża betonowe 8/30cm wykonane zostaną na podsypce cem.-piask. gr. 3cm i ławie betonowej z oporem C12/15.

Odwodnienie

Ze względu na specyfikę terenu, brak odbiornika wód opadowych i roztopowych w sąsiedztwie inwestycji oraz niewielki obszar odwadnianego terenu, wody opadowe zostaną odprowadzone z powierzchni jezdni na nawierzchnie utwardzoną zlokalizowaną pomiędzy jezdnią drogi a projektowanym chodnikiem, i dalej poprzez odpowiednie wykonanie warstw nawierzchni, wody opadowe zostaną rozsączone w grunt. Warstwa podbudowy pomocniczej będąca jednocześnie warstwą rozsączającą wykonaną z kruszywa o uziarnieniu 16-63mm otoczona zostanie materiałem separacyjno-filtracyjnym – geowłókniną separującą cząsteczki gruntu przed dostaniem się do warstwy.