

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

- Opis techniczny
- Plan orientacyjny
- Plan sytuacyjny (warianty 1-3)
- Przekrój konstrukcyjny

# OPIS TECHNICZNY

## 1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie wielowariantowej koncepcji przebudowy / rozbudowy odcinka ul. Kuźnicy Kołłątajowskiej w celu poprawienia przejezdności i bezpieczeństwa ruchu.

## 2. LOKALIZACJA

Przedmiotowa inwestycja położona jest w rejonie działki 660/8.

## 3. INWESTOR

Gmina Miejska Kraków - Zarząd Dróg Miasta Krakowa, ul. Centralna 53,  
31-586 Kraków.

## 4. PODSTAWA PROJEKTOWANIA

- ustalenia z Inwestorem,
- wizja lokalna w terenie,
- 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.),

## 5. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 5.1. Zlecenie i wytyczne Inwestora
- 5.2. Wizja w terenie

## 6. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Ul. Kuźnicy Kołłątajowskiej stanowi drogę publiczną kategorii gminnej. Na odcinku objętym opracowaniem posiada jezdnię bitumiczną oraz obustronne chodniki, przy czym w rejonie składu budowlanego o występuje chodnik jednostronny. Trasa posiada dwa ostre (kąt załomu zbliżony do 90 stopni) zlokalizowane blisko siebie, przeciwstawne łuki poziome powodujące ograniczenia w przejezdności większych pojazdów.

Wzdłuż ulicy występuje zabudowa mieszkaniowa oraz budynki usługowe, do których prowadzą zjazdy indywidualne i publiczne.

Komunikacja zbiorowa w chwili obecnej to kursujące linie MPK 137 oraz 537. Przystanki autobusowe zlokalizowane są na jezdni, a perony na chodniku (brak wydzielonych zatok oraz wiat przystankowych).

Ruch rowerowy odbywa się w ruchu ogólnym.

Odwodnienie odbywa się poprzez wpusty deszczowe do kanalizacji deszczowej.

## 7. STAN PROJEKTOWANY

### 7.1. SYTUACJA

#### INFORMACJE OGÓLNE

W celu poprawienia warunków ruchu pod względem bezpieczeństwa oraz przejezdności zaprojektowano trzy warianty układu geometrycznego, z czego dwa stanowią zmianę polegającą wyłącznie na korekcie trasy i szerokości jezdni, natomiast jeden wariant stanowi nowe rozwiązanie komunikacyjne polegające na wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego.

Projektując każdy z wariantów uwzględniono konieczność zapewnienia pełnej przejezdności oraz prawidłowego połączenia komunikacyjnego z przyległymi drogami wewnętrznymi i zjazdami. Zjazdy publiczne zaprojektowano we wszystkich wariantach w formie powierzchni wyniesionych, przy czym nie dotyczy to przypadku, gdy z uwagi na brak miejsca nie było możliwości wyniesienia powierzchni.

We wszystkich wariantach ruch rowerowy prowadzony będzie nadal w ruchu ogólnym (zgodnie z warunkami).

#### WARIANT NR 1

Wariant 1 przewiduje korektę trasy polegającą na maksymalnym złagodzeniu jej załomów (przebieg „diagonalny”).

Po obu stronach jezdni przewidziano chodnik o szerokości 2,00m.

Dla tak zaprojektowanego układu komunikacyjnego możliwe jest skomunikowanie północno – wschodniej części terenu poprzez wspólny zjazd publiczny, co ograniczy znacząco punkty kolizji.

Podstawową zaletą wariantu jest utrzymanie zasadniczego prostego sposobu poruszania się przy jednoczesnym polepszeniu komfortu i bezpieczeństwa ruchu.

## WARIANT NR 2

Wariant 2 przewiduje zmianę układu geometrycznego oraz zmianę organizacji ruchu, związane z wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego. Chodniki poprowadzono wyłącznie po zewnętrznej części jezdni.

Dla tak zaprojektowanego układu komunikacyjnego możliwe jest skomunikowanie północno – wschodniej części terenu poprzez wspólny zjazd publiczny, co ograniczy znacząco punkty kolizji.

Zaletą wariantu jest polepszenie bezpieczeństwa poprzez uspokojenie ruchu i rozdzielenie ich kierunków. Jest to wariant najbardziej ingerujący w tereny prywatne.

## WARIANT NR 3

Wariant 3 stanowi ideowo rozwiązanie podobne do wariantu 1, przy czym zakłada mniejszą korektę trasy, polegającą na maksymalnym utrzymaniu jej dotychczasowego przebiegu przy zastosowaniu odpowiednich poszerzeń zapewniających pełną przejezdność.

Po obu stronach jezdni przewidziano chodnik o szerokości 2,00m.

Zaletą wariantu jest najmniejsza ingerencja w tereny prywatne, jednak zasadniczo polepszenie warunków ruchu związane będzie wyłącznie z nieznaczną korektą przebiegu oraz poszerzeniami.

### 7.2. NAWIERZCHNIE

- Jezdnia – nawierzchnia z betonu asfaltowego.
- Przystanki autobusowe – nawierzchnia z betonu cementowego.
- Chodniki – kostka betonowa bezfazowa szara typu Behaton.
- Zjazdy i powierzchnie wyniesione – kostka betonowa bezfazowa czerwona typu Behaton.

### 7.3. ODWODNIENIE

Odwodnienie przewiduje się poprzez projektowane studzienki ściekowe (przebudowa) oraz podłączone do istniejącej kanalizacji (zgodnie z warunkami odwodnieniowymi).

### 7.4. OŚWIETLENIE

Oświetlenie uliczne zostanie przebudowane zgodnie z warunkami.

## 7.5. KOLIZJE

Projektowana inwestycja w zakresie objętym niniejszym opracowaniem koliduje z uzbrojeniem podziemnym. Rozwiązania kolizji opracowane zostaną po uzyskaniu warunków technicznych poszczególnych Zarządców sieci.

## 7.6. ZGODNOŚĆ Z MPZP

Ul. Kuźnicy Kołatajowskiej ograniczona jest obowiązującym MPZP obszaru Górka Narodowa Zachód jako 6KD(L) – teren dróg publicznych – drogi lokalne.

Z uwagi na bardzo ograniczony przebieg korytarza 6KD(L) nie ma możliwości w żadnym rozwiązaniu poprawiającym warunki ruchu zapewnienia utrzymania pasa drogowego w tych liniach. W związku z powyższym należy przyjąć, że niezależnie od wariantu konieczne będzie zastosowanie procedur zgodnych z zapisami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (z późn. zm.).