

Załącznik nr 1 do decyzji znak: ST-II.4210.4.2014.APa z dnia 10.04.2015 r.

Charakterystyka Przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na budowie drogi gminnej o podwyższonym standardzie o długości około 7775 m na odcinku Nowy Sącz /ul. Jagodowa/ – Chelmiec – Brzezna.

Parametry funkcjonalno-użytkowe drogi:

- droga gminna o podwyższonym standardzie,
- droga klasy G /droga główna/
- długość 7775 m.
- szerokość w liniach rozgraniczających 25,00 m
- prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h.
- jezdnia o szerokości 7,00 m oraz obustronne pobocza o szerokości 1,50 m każde. Na łukach poziomych o promieniu mniejszym lub równym 180 m, zaprojektowano obustronne poszerzenia jezdni. Wielkość projektowanych poszerzeń waha się od 0,20 do 0,40 m.

Opis rozwiązań projektowych - koncepcja

Początek projektowanej drogi, włączono do zaprojektowanej wcześniej drogi Kurów – Marcinkowice – Nowy Sącz. Z uwagi na bliskość przejazdu kolejowego w ciągu ulicy Jagodowej, nie ma możliwości zaprojektowania w tym miejscu skrzyżowania. Dla przeprowadzenia projektowanej drogi gminnej nad ulicą Jagodową, zaprojektowano w tym miejscu wiadukt drogowy. Na skrzyżowaniu projektowanej drogi gminnej z planowaną lewą jezdnią „obwodnicy północnej”, zaprojektowano skrzyżowanie typu „rondo”. Dla przeprowadzenia projektowanej drogi gminnej nad drogą serwisową /km 0+326,44/, zaprojektowano wiadukt drogowy. Na odcinku od km ok. 0+850 do km ok. 2+200, projektowana droga będzie biegła wzdłuż linii kolejowej relacji Nowy Sącz – Chabówka. Na skrzyżowaniu projektowanej drogi gminnej z istniejącą ulicą Dmowskiego /km 1+362,88/, zaprojektowano skrzyżowanie częściowo skanalizowane. Kanalizacja skrzyżowania polega na wyznaczeniu w ciągu drogi gminnej, dodatkowych pasów dla pojazdów skręcających z niej w lewo. Na odcinkach wyznaczenia dodatkowych pasów ruchu, jezdnia drogi gminnej posiada szerokość 10,50 m. Do projektowanej drogi gminnej, włączono przebudowywany odcinek ulicy Dmowskiego. Do przebudowanej ulicy Dmowskiego włączono przebudowaną ulicę Axentowicza. Dla przebudowywanych odcinków ulic, przyjęto jezdnie o szerokości 5,00 m każda. Na skrzyżowaniu projektowanej drogi gminnej z istniejącą ulicą Krakowską, zaprojektowano skrzyżowanie typu „rondo”. W miejscach gdzie projektowana droga gminna przekracza ulice Św. Heleny i Jesionową, na końcach tych ulic zaprojektowano place do zawracania oraz przejścia dla pieszych przez projektowaną drogę gminną o szerokości 4,0 m każde. Na skrzyżowaniu projektowanej drogi gminnej z istniejącą ulicą Starowiejską, zaprojektowano skrzyżowanie częściowo skanalizowane. Kanalizacja skrzyżowania polega na wyznaczeniu w ciągu drogi gminnej, dodatkowych pasów dla pojazdów skręcających z niej w lewo. Na odcinkach wyznaczenia dodatkowych pasów ruchu, jezdnia drogi gminnej posiada szerokość 10,50 m. Do projektowanej drogi gminnej, włączono przebudowywany odcinek ulicy Starowiejskiej. Do przebudowanego odcinka ulicy Starowiejskiej, włączono przebudowywany odcinek ulicy Lachów Sądeckich. Dla przebudowywanego odcinka ulicy Starowiejskiej, przyjęto jezdnię o szerokości 6,00 m. Dla przebudowywanego odcinka ulicy Lachów Sądeckich, przyjęto jezdnię o szerokości 5,00 m. Na odcinku od km ok. 2+200 do km ok. 6 + 500 projektowana droga będzie biegła wzdłuż koryta rzeki Dunajec. W miejscach gdzie

projektowana droga gminna przekracza istniejące lub planowane drogi dojazdowe, zaprojektowano place do zawracania oraz zjazdy publiczne o szerokości 3,50 m każdy. W miejscu włączenia planowanej drogi klasy Z /km 3+862,66/, zaprojektowano skrzyżowanie typu „rondo”. Wyspa centralna ronda posiada średnicę 17,0 m. Pierścień zewnętrzny ronda posiada średnicę 34,0 m. Dla planowanej drogi klasy Z przyjęto jezdnię o szerokości 7,00 m i obustronne pobocza o szerokości 0,75 m każde. Na skrzyżowaniu projektowanej drogi gminnej z planowaną drogą klasy L /km 5+036,19/, zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane. Kanalizacja skrzyżowania polega na wyznaczeniu w ciągu drogi gminnej dodatkowych pasów dla pojazdów skręcających z niej w lewo oraz na wlotach podporządkowanych, wysp dzielących „mała kropla”. Na odcinkach wyznaczenia dodatkowych pasów ruchu, jezdnie drogi gminnej posiada szerokość 10,5 m. Dla planowanej drogi klasy L przyjęto jezdnię o szerokości 5,0 m i obustronne pobocza o szerokości 0,75 m każde. W miejscu włączenia planowanej drogi klasy G /tzw. „obwodnicy południowej”/, w km 5+330,96 drogi gminnej, zaprojektowano skrzyżowanie typu „rondo”. Dla planowanej drogi klasy G przyjęto jezdnię o szerokości 7,00 m i obustronne pobocza o szerokości 1,25 m każde. Ze względu na odejście dużym łukiem w planie tzw. „obwodnicy zachodniej” w stronę Biczyc, zrezygnowano z włączenia projektowanej koncepcji do obwodnicy zachodniej pod kątem prostym na łuku i lokalizacji tam ronda. Przyjęto, że projektowana koncepcja drogi gminnej będzie drogą główną, z włączeniem do niej projektowanej tzw. „obwodnicy zachodniej”. W miejscu włączenia projektowanej tzw. „obwodnicy zachodniej”, /km 6+245,61/, zaprojektowano skrzyżowanie typu „rondo”. Dla projektowanej „obwodnicy zachodniej”, zgodnie z opracowywanym projektem, przyjęto jezdnię o szerokości 7,00 m i obustronne pobocza o szerokości 1,25 m każde.

Projektowany odcinek włączenia, połączono z projektowaną „obwodnicą zachodnią” Nowego Sącza – odcinek Brzezna - Biczycy Dolne. Na odcinku od km ok. 6 + 500 do km ok. 7+000, projektowana droga biegnie po istniejącym wale przeciw powodziowemu rzeki Dunajec. Na odcinku tym, będzie ona pełniła funkcję wału przeciw powodziowemu. W miejscu skrzyżowania projektowanej drogi gminnej z istniejącą drogą /km 6+620,43/, zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe. Dla przebudowywanego odcinka drogi, przyjęto jezdnię o szerokości 4,5m. i obustronne pobocza o szerokości 0,75 m każde. W miejscu skrzyżowania projektowanej drogi gminnej z istniejącą drogą /km 7+351,65/, zaprojektowano również skrzyżowanie zwykłe. Dla przebudowywanego odcinka drogi, przyjęto jezdnię o szerokości 4,50 m i obustronne pobocza o szerokości 0,75 m każde. Na odcinku od km ok. 6+700 do końca projektowanej drogi gminnej, jej przebieg pokrywa się z projektowaną „obwodnicą zachodnią” Nowego Sącza – odcinek Brzezna - Biczycy Dolne. Ponieważ na odcinku od km ok. 7+350 do km ok. 7+750 projektowana droga biegnie w terenie bezpośrednio zagrożonym powodzią, na odcinku tym będzie ona pełniła funkcję wału przeciw powodziowemu. Koniec projektowanej drogi gminnej, włączono do istniejącego ronda w miejscowości Brzezna, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 969 Nowy Targ - Brzezna – Stary Sącz.

Konstrukcja nawierzchni

Dla projektowanych obiektów, proponuje się przyjęcie następującej konstrukcji nawierzchni:

a/ jezdnie drogi gminnej

- beton asfaltowy /warstwa ścieralna/ - gr. 5 cm
- beton asfaltowy /warstwa wiążąca/ - gr. 7 cm
- beton asfaltowy /podbudowa zasadnicza/ - gr. 14 cm
- kruszywo łamane 0-63 mm stab. mech. /podbudowa pomocnicza/ - gr. 20 cm
- kruszywo naturalne 0-80 mm stabilizowane mechanicznie /podbudowa/ - gr. 35 cm

b/ jezdnie ulic i dróg bocznych

- beton asfaltowy /warstwa ściernalna/ - gr. 5 cm
- beton asfaltowy /warstwa wiążąca/ - gr. 7 cm
- kruszywo łamane 0-63 mm stabilizowane mechanicznie - gr. 20 cm
- kruszywo naturalne 0-80 mm stabilizowane mechanicznie - gr. 35 cm

c/ chodniki

- kostka brukowa betonowa - gr. 6 cm
- podsypka cementowo-piaskowa - gr. 3 cm
- kruszywo naturalne 0 – 40 mm stabilizowane mechanicznie - gr. 15 cm

d/ pobocza

- kruszywo łamane 0-63 mm stabilizowane mechanicznie - gr. 20 cm

Pomiędzy krawędzią jezdni przebudowywanych ulic a nawierzchniami chodników zaprojektowano krawężnik betonowy 15 x 30 cm /wibroprasowany/ na ławie betonowej z oporem. Taki sam krawężnik zaprojektowano jako ograniczenie wysp centralnych na rondach. Jako ograniczenie wyspy dzielących „trójkątnych” przy rondach, zaprojektowano krawężnik betonowy 15 x 30 cm /wibroprasowany/ na ławie betonowej z oporem. Jako ograniczenie zewnętrzne wysp typu „mała kropla” na skrzyżowaniu z drogą klasy L /km 5 + 036,19/, zaprojektowano krawężnik betonowy 15 x 30 cm /wibroprasowany/ ułożony „na płask”, na ławie betonowej z oporem. Na szerokości przejść dla pieszych, zaprojektowano krawężnik betonowy 15 x 22 cm /wibroprasowany/ - obniżony, na ławie betonowej z oporem. Jako ograniczenie zewnętrzne nawierzchni chodników, zaprojektowano obrzeże betonowe 8 x 25 cm /wibroprasowane/ na ławie betonowej.

Odwodnienie

Na analizowanym odcinku drogi z uwagi na zróżnicowany charakter terenu, przez który będzie on przebiegał (różny stopień urbanizacji) planuje się zastosować różne systemy ujmowania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych a mianowicie:

- odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z jezdni w sposób powierzchniowy poprzez ukształtowany spadek dwukierunkowy (na niektórych odcinkach, przede wszystkim na łukach jednokierunkowy) do obustronnych lub jednostronnych rowów przydrożnych. Projektowane rowy posiadać będą skarpy i dno obsiane trawą. Z uwagi na lokalizację drogi w obszarze GZWP Nr 437 „Dolina rzeki Dunajec-Nowy Sącz” oraz w sąsiedztwie ujęcia wody pitnej „Świniarsko” proponowane są rowy otwarte szczelne pełniące rolę otwartych systemów ujmowania i odprowadzania wód opadowych,
- zamkniętym systemem kanalizacji deszczowej - wody opadowe będą spływały powierzchniowo w kierunku ścieków przykrawężnikowych w ciągu, których będą się znajdowały wpusty uliczne ujmujące te wody i wprowadzające do zamkniętego kanału deszczowego. Ten rodzaj ujmowania wód opadowych będzie zastosowany z pewnością w okolicy skrzyżowania z DK28.

Odwodnienie początkowego odcinka drogi w rejonie skrzyżowania z północną obwodnicą wykorzystywało będzie obecnie budowany system odwodnienia tej drogi.

Wody z odcinka od skrzyżowania z DK28 do skrzyżowania z ul. Starowiejską mogą być odprowadzone do cieku, który służy przekraczaniu wału przeciwpowodziowego w okolicach mostu kolejowego na rzece Dunajec.

Wody z dalszego odcinka drogi będą odprowadzane do cieków wodnych:

- ciek bez nazwy w km 3+349,
- potok Niskówka w km 4 + 332,83,
- potok Brzeźnianka w km 7 + 374,26.

Grawitacyjny odpływ z rowów utrudniały będą wały ppow. prowadzone wzdłuż potoku Niskówka i Brzeźniaka. W sąsiedztwie tych odbiorników tuż za urządzeniami

oczyszczającymi mogą być wykonane zbiorniki retencyjne, z których woda opadowa będzie przetrzucana do odbiornika pompami. Szczegółowe rozwiązania techniczne sposobu odprowadzania wód opadowych z szczelnych otwartych rowów a także kanalizacji zamkniętych zostaną przedstawione na etapie projektu budowlanego.

Ujęte wody opadowe i roztopowe szczelnym systemem kanalizacyjnym będą oczyszczane w separatorach zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych.

Oznakowanie, zabezpieczenie drogi, zjazdu.

Dla budowy drogi gminnej wykonany zostanie projekt docelowej organizacji ruchu i uzgodniony z właściwymi organami. Projekt organizacji ruchu obejmuje oznakowanie pionowe i poziome. Typ znaków i ich lokalizacja określone zostaną są w części graficznej Projektu Stałej Organizacji Ruchu.

Oświetlenie

Dla części odcinków projektowanej drogi zostanie wykonane oświetlenie uliczne.

Urządzenia obce w pasie drogowym

Kolizje z istniejącym uzbrojeniem terenu mogą wymagać wykonania przekładek uzbrojenia.

*z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie
(-)
mgr Piotr Garwol
Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych
w Starym Sączu*