

SPIS ZAWARTOŚCI:

1. OPIS TECHNICZNY

2. RYSUNKI

rys. nr 1

PLAN SYTUACYJNY

SKALA 1: 500

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest:

- Umowa 1121/ZIKiT/2015 z dnia 30.12.2015 r.
- Warunki ZIKiT
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500;
- Opinia do koncepcji – pismo znak: IU.461.1.358.2017 (4)
- Analiza warunków ruchu na skrzyżowaniu Centralna-Nowohucka w związku z budową zespołu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej przy ul. Galicyjskiej oraz rozbudową skrzyżowania Nowohucka-Centralna w Krakowie.
- Wizja i pomiary uzupełniające w terenie
- Ustawa z dnia 12.03.1985r 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. nr 43 poz. 430 z 1999r.) z późn. zm.
- Właściwe wytyczne i normy branżowe

2. Przedmiot i zakres opracowania

W związku z planowaną inwestycją niedrogową przy ul. Galicyjskiej w Krakowie oraz w nawiązaniu do zapisów umowy 1121/ZIKiT/2015 z dnia 30.12.2015 r. opracowana została koncepcja rozbudowy skrzyżowania ul. Centralnej z ul. Nowohucką. Koncepcja została opracowana z uwzględnieniem zapisów zawartej umowy i wyników wykonanej „Analizy ruchu”, a także uwag zawartych w piśmie ZIKiT, znak: IU.461.1.358.2017 (4).

3. Opis stanu istniejącego

Ul. Centralna jest drogą jednojezdniową, dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej. Skrzyżowanie ul. Nowohuckiej z ul. Centralną jest skrzyżowaniem czterowłotowym z ruchem nadrzędnym w ul. Nowohuckiej.

Na włączeniu do ul. Nowohuckiej, ul. Centralna posiada trzy pasy ruchu – jeden pas dla pojazdów jadących od strony ul. Nowohuckiej oraz dwa pasy dla pojazdów jadących w kierunku skrzyżowania (pas dla relacji prawo / prosto oraz pas dla relacji lewoskrętnej). Ruch na skrzyżowaniu sterowany jest sygnalizacją świetlną.

Ruch pieszy odbywa się po wydzielonych na odcinkach chodnikach, natomiast ruch rowerowy odbywa się po ścieżce rowerowej biegnącej po zachodniej stronie ul. Nowohuckiej oraz w ruchu ogólnym w ul. Centralnej. Na wszystkich wlotach skrzyżowania wyznaczone są przejścia dla pieszych, nie ma natomiast żadnych przejazdów rowerowych.

Zagospodarowanie terenów przyległych to głównie zabudowa usługowa.

4. Stan projektowany

W związku z planowaną inwestycją niedrogową w rejonie ul. Galicyjskiej, w celu minimalizacji jej wpływu na warunki ruchu na skrzyżowaniu ulicy Centralnej z ul. Nowohucką, przewiduje się rozbudowę przedmiotowego skrzyżowania. Sposób rozbudowy skrzyżowania wynika z wykonanej Analizy warunków ruchu. Z analizy wynika, że najbardziej optymalnym rozwiązaniem będzie rozbudowa skrzyżowania o dodatkowy pas

ruchu (dla relacji prawoskrętnej). Biorąc pod uwagę wykonaną analizę, zapisy zawartej umowy oraz dotychczas uzyskane opinie i warunki założono wykonanie:

- pasa dla relacji prawoskrętnej szerokości 3,0 m
- pasa dla relacji prosto lewo szerokości 3,0 m i długości wynikającej z Analizy ruchu
- pasa dla relacji lewoskrętnej szerokości 3,0 m
- pasa dla pojazdów wjeżdżających w ul. Centralną szerokości 4,0 m.

Z uwagi na liczbę pasów założono rozdzielenie kierunków ruchu wyspą azyłu dla pieszych / rowerzystów o szerokości w min. 2,1 m (przejście dla pieszych) oraz min. 2,50m (przejazd dla rowerzystów).

Rozbudowa skrzyżowania niesie za sobą konieczność przebudowy istniejących ciągów pieszych, zjazdów oraz kolidującej infrastruktury technicznej. Analizując inne zrealizowane już inwestycje w tym rejonie należy podkreślić, iż podczas realizacji inwestycji polegającej na budowie drogi dla rowerów wzdłuż ul. Nowohuckiej zrezygnowano zarówno ze śluzy dla rowerów na wlocie zachodnim (wjazd pod M1) jak również zrezygnowano z wykonania przejazdu dla rowerów przez południowy wlot ul. Nowohuckiej. Ponadto z uwagi na wykonane już oświetlenie wzdłuż ul. Nowohuckiej (po zachodniej stronie), a także lokalizację urządzeń sygnalizacji świetlnej, budowa przejazdów rowerowych przez ul. Nowohucką wiązać by się musiała z koniecznością przebudowy oświetlenia ulicznego (słup na trasie przejazdu) i/lub urządzeń sygnalizacji świetlnej. Roboty te są objęte gwarancją wykonawcy, który je realizował. Zaprojektowano natomiast na wlocie ul. Centralnej wyłączenie ruchu rowerowego z ruchu ogólnego, wykonanie odcinka ścieżki rowerowej o szerokości 2,0m i włączenie go do ścieżki rowerowej prowadzonej po wschodniej stronie ul. Nowohuckiej (zgodnie z odrębną inwestycją) . Projektuje się także przejazd rowerowy o szerokości 3,0m przez wlot ul. Centralnej, co umożliwi w przyszłości dalszą rozbudowę układu ddr i ich wzajemne powiązanie.

Kolidujące zjazdy zostaną przebudowane z dostosowaniem do nowej krawędzi jezdni. Ruch na zjazdach zlokalizowanych na długości dodatkowych pasów ruchu odbywał się będzie wyłącznie na relacje prawoskrętne, natomiast zawracanie pojazdów możliwe będzie np. na projektowanym wg odrębnego opracowania rondzie na skrzyżowaniu ul. Centralnej z ul. Sołtysowską.

Istniejąca zatoka autobusowa na ul. Nowohuckiej zostanie przebudowana na otwartą, zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi (pismo znak: IU.461.1.220.2016 z dnia 13.04.2016r.) Szerokość zatoki założono równą 3,0 m. Na wyjeździe z zatoki zastosowano skos 1:4. Peron przystankowy oraz chodnik w rejonie zatoki zostanie przebudowany na odcinku do odrębnej inwestycji w kierunku ronda Dywizjonu 308.

W rejonie przejść dla pieszych oraz na długości linii zatrzymań na peronach przystankowych, należy wykonać pasy informacyjne dla osób niewidomych i słabowidzących z kostki betonowej z wypustkami w kolorze kontrastowym. Kostkę należy układać w taki sposób, aby wskazywała kierunek przejścia dla pieszych. Szerokości pasów informacyjnych wynosi 0,60m.