

SPIS ZAWARTOŚCI:

- 1. WARUNKI ZIKiT**
- 2. OPIS TECHNICZNY**
- 3. RYSUNKI**

NR RYSUNKU	TYTUŁ	SKALA
D-01	Plan sytuacyjny	1:500

PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa 1121/ZIKiT/2015 z dnia 30.12.2015 r.
- Podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1: 500
- Wizja w terenie
- Analiza ruchu wraz z prognozą dla przedmiotowego terenu.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 poz. 430 z 1999r.)

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot 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 rozwiązań geometrycznych dla planowanej rozbudowy skrzyżowania ul. Sołtysowskiej z ul. Centralną na małe rondo.

Przedmiotowa koncepcja ma na celu określenie optymalnej geometrii projektowanego ronda wraz ustaleniem jego lokalizacji przy uwzględnieniu odpowiedniego powiązania wlotów oraz wykorzystaniu dostępnego terenu.

W związku z planowaną niezależną inwestycją drogową, uwzględniono również możliwość włączenia czwartego wlotu ronda.

Przedmiotowe opracowanie po uzyskaniu stosownych opinii stanowić będzie punkt wyjściowy do opracowania projektu budowlanego.

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu.

W chwili obecnej przedmiotowe skrzyżowanie jest skrzyżowaniem trójwlotowym z ruchem nadrzędnym wzdłuż ul. Sołtysowskiej, przy czym z uwagi na kąt krzyżujących się ulic skrzyżowanie ma charakter „rozwidlenia” z wysepką kanalizującą relację prawoskrętną z ul. Sołtysowskiej.

W godzinach szczytowych obserwuje się blokowanie przez relacje nadrzędne relacji podporządkowanej lewoskrętnej z ul. Centralnej, a co za tym idzie – również relacji prawoskrętnej (brak wydzielonego pasa).

Ruch pieszy odbywa się po wydzielonych chodnikach, natomiast ruch rowerowy odbywa się na obu ulicach w ruchu ogólnym.

Wzdłuż ul. Sołtysowskiej odbywa się ruch komunikacji zbiorowej.

Zagospodarowanie terenów przyległych w rejonie skrzyżowania to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z ogrodzeniami przylegającymi bezpośrednio do pasa drogowego oraz zjazdami z ul. Sołtysowskiej oraz ogródki działkowe wzdłuż wschodniej strony ul. Centralnej z kilkoma wejściami na ich teren. Najbliższy obszar pomiędzy ulicami Sołtysowską i Centralną stanowi działka nieużytkowana (teren zielony) z ruiną niewielkiego budynku.

3. Projektowana lokalizacja i geometria skrzyżowania

3.1. Główne założenia projektowe

- średnica zewnętrzna ronda $R=36,0\text{m}$ (zgodnie z warunkami ZIKiT);
- prędkość projektowa 50km/h ;
- zapewnienie optymalnych kątów dojazdu do ronda;
- minimalizacja ingerencji w tereny zagospodarowane;
- ciągłość ruchu pieszego;
- ruch rowerowy w ruchu ogólnym;
- zapewnienie obsługi komunikacyjnej przyległych posesji bez konieczności bezpośredniego włączania się do ruchu na rondzie;
- zapewnienie przejezdności.

3.2. Lokalizacja ronda

Lokalizację ronda ustalono biorąc pod uwagę dostępność niezagospodarowanego terenu, prawidłowe powiązania geometryczne z dochodzącymi jezdniami oraz możliwość obsługi komunikacyjnej przyległych do skrzyżowania posesji, a także możliwość włączenia się do ronda czwartego wlotu, stanowiącego niezależną

inwestycję drogową. Dla tak przyjętych założeń, przyjęto jako optymalną lokalizację w ciągu ul. Centralnej oraz częściowo na terenie zielonym położonym na południe od obecnej tarczy skrzyżowania, a częściowo na terenie ogródków działkowych. Przy tak zlokalizowanym rondzie możliwe będzie umieszczenie całej infrastruktury w obszarze poza istniejącymi ogrodzeniami posesji zlokalizowanych po wschodniej stronie. Lokalizacja ta ponadto pozwoli na odpowiednie odsunięcie tarczy ronda od występujących po wschodniej stronie zjazdów, które posiadać będą wspólny zjazd z ul. Sołtysowskiej w miejscu poza rondem. Podkreślić należy, że ewentualne umieszczenie ronda zgodnie z wyznaczonymi liniami MPZP skutkowałoby zlokalizowaniem zjazdów do posesji na samej tarczy ronda oraz byłoby dużą ingerencją w tereny przyległe.

3.3. Typ ronda

Przyjęto jako najbardziej optymalne – typowe małe rondo o średnicy zewnętrznej 36,0m. Istniejące warunki terenowe (przede wszystkim układ dróg oraz dostępność terenu, a także warunki przejezdności) nie pozwalają na zastosowanie proponowanego w wydanych warunkach, ronda typu szwedzkiego.

3.4. Parametry ronda oraz wlotów i wylotów

- średnica zewnętrzna ronda - 36,0m
- szerokość jezdni ronda – 5,0m
- szerokość pierścienia wewnętrznego ronda – 1,6m
- średnica wyspy środkowej ronda – 22,8m
- szerokość wlotu – 3,5m
- szerokość wylotu – 4,0m
- wyspy na wlotach – trójkątne
- szerokość jezdni dochodzących (przed wysepkami) – płynne przejście od szerokości istniejących do szerokości na wlotach / wylotach.

3.5. Ruch pieszy i rowerowy

Ciągłość i bezpieczeństwo ruchu pieszego w obrębie projektowanego ronda zapewniono poprzez chodniki o szerokości 2,00m. Sposób powiązania ciągów pieszych ulegnie jedynie zmianie pod względem geometrycznym, natomiast nie zmienią się korytarze i kierunki powiązań. Nawiązano się do istniejących chodników, a w miejscach, gdzie brak jest kontynuacji ciągu pieszego zaprojektowano przejścia dla pieszych. Zapewniono także dojścia do posesji i istniejących furtek.

Zgodnie z wydanymi warunkami, ruch rowerowy odbywać się będzie w ruchu ogólnym.

Zastosowanie ronda znacznie poprawi bezpieczeństwo ruchu zarówno pieszych jak i rowerzystów.

3.6. Zjazdy

Zaprojektowana lokalizacja ronda pozwala uniknąć bezpośredniego powiązania posesji z tarczą ronda. Dla zjazdów zlokalizowanych najbliżej ronda zaprojektowano wspólny zjazd / drogę z włączeniem się do ul. Sołtysowskiej w takim oddaleniu od ronda, że możliwe będzie wykonanie relacji zarówno prawoskrętnej jak i lewoskrętnej bez kolizji z wysepkami. Zjazdy bardziej oddalone od ronda będą się włączały do jezdni podobnie jak obecnie.

3.7. Komunikacja zbiorowa

Zgodnie ze wstępnymi ustaleniami, zaprojektowano jedną zatokę autobusową. Zwraca się jednak uwagę, że z powodu bardzo małego natężenia ruchu komunikacji zbiorowej stosowanie zatok nie jest konieczne i należy przedmiotowe zagadnienie poddać dalszym rozważaniom.

3.8. Przejezdność

Dla zaprojektowanego ronda sprawdzono przejezdność.

3.9. Warunki ruchu

Zgodnie z przeprowadzoną analizą (odrębne opracowanie), budowa ronda znacząco polepszy warunki ruchu, zwłaszcza pod względem obsługi lewoskrętu z ul. Centralnej.