

SPIS ZAWARTOŚCI:

1. OPIS TECHNICZNY

2. RYSUNKI

<i>rys. nr 1</i>	PLAN SYTUACYJNY	SKALA 1: 500
<i>rys. nr 2</i>	PRZEKRÓJ TYPOWY	SKALA 1: 50

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
- Opinia audytu rowerowego – pismo znak: TA.63.2.5.2019(2) z dnia 15.02.2019r

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. opracowany został projekt rozbudowy skrzyżowania ul. Centralnej z ul. Nowohucką. Projekt został opracowany 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. W nawiązaniu do uwag zawartych w piśmie znak: TA.63.2.5.2019(2) w projekcie zostały uwzględnione przejazdy rowerowe na wszystkich wlotach skrzyżowania. Z uwagi na istniejącą infrastrukturę (słupy oświetlenia ulicznego oraz maszty sygnalizacji świetlnej) optymalnym rozwiązaniem jest wykonanie połączonego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów, zgodnie z rys. 1 Plan sytuacyjny. Jednak z uwagi na istniejącą lokalizację w/w obiektów na południowym wlocie, konieczne będzie przestawienie jednego słupa i jednego masztu (południowo-zachodnia część skrzyżowania). Na północno-zachodnim wlocie, dzięki zastosowaniu połączonego przejazdu i przejścia oraz wykonaniu wyłukowań na ścieżce o promieniu $R=3,0m$, uda się uniknąć konieczności takiej przebudowy. Z uwagi na konieczność zapewnienia odpowiedniej powierzchni użytkowej dla pieszych użytkowników w północno-wschodnim narożu skrzyżowania, przejście i przejazd zostały odgięte o ok. 10° . Na wlocie ul. Centralnej zaprojektowano wyłączenie ruchu rowerowego z ruchu ogólnego w postaci odcinka ścieżki jednokierunkowej o szerokości 1,50m, która następnie łączy się z pozostałymi ścieżkami w rejonie skrzyżowania.

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. W celu ograniczenia możliwości wyjazdu „w lewo” ze zjazdu zlokalizowanego na działce 248/10, wydłużono wyspę środkową, jednak w takim zakresie aby nie zablokować możliwości wyjazdu pojazdu typu TIR „w prawo”.

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.