

BIURO PROJEKTOWO – USŁUGOWE „PROJMAR”

Marcin Kisiel

30 – 002 KRAKÓW, UL. ZBOŻOWA 5a/2

TEL. 666 841 041

NIP 661-172-98-68

REGON 260152754

PROJEKT WYKONAWCZY

TEMAT: "Rozbudowa ulicy Mochnaniec (kategoria droga gminna, klasy L) i skrzyżowania z ul. Skotnicką od km:0+000.00 do km:0+547.46 wraz z przebudową dwóch przepustów i rowów, budową kanalizacji deszczowej i trzech wylotów do rowów oraz przebudową sieci: elektroenergetycznej, oświetlenia ulicznego, wodociągowej, teletechnicznej, gazowej"

INWESTOR: Prezydent Miasta Krakowa działający przez Marcina Hanczakowskiego dyrektora Zarządu Dróg Miejskich w Krakowie
ul. Centralna 53, 31-586 Kraków

BIURO PROJEKTOWE: Biuro Projektowo-Usługowe PROJMAR
ul. Zbożowa 5a/2, 30-002 Kraków

BRANŻA: **DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU**

PROJEKTOWAŁ: mgr inż. Jakub Czernecki
upr. MAP/0273/PWOD/12 w spec. budowa dróg

Data wykonania: listopad 2018r.

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	- 4 -
2. INWESTOR	- 4 -
3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA	- 4 -
4. STAN ISTNIEJĄCY	- 4 -
5. STAN PROJEKTOWANY	- 5 -
6. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	- 6 -
7. UWAGI I KOŃCOWE ZALECENIA.....	- 6 -

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. O-1	Orientacja	skala 1:10 000
Rys. O-2	Istniejąca organizacja ruchu	skala 1:500
Rys. O-3	Docelowa organizacja ruchu	skala 1:500

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- a) Wizja w terenie.
- b) Aktualne akty prawne
- c) Uzgodnienia z Inwestorem

2. INWESTOR

Inwestorem dla przedmiotowego zadania jest:

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
ul. Centralna 53, 31-586 Kraków

3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy docelowej organizacji ruchu na rozbudowywanym odcinku ul. Mochnaniec w Krakowie. Projekt oparto na istniejącej organizacji ruchu oraz projekcie drogowym.

4. STAN ISTNIEJĄCY

W stanie istniejącym rozbudowywana ulica ma nawierzchnię asfaltową o szerokości 4.65-5.5m, posiada obustronne pobocze o szerokości 30-50cm często porośnięte trawą. Konstrukcja drogi zbudowana jest z warstwy bitumicznej na podbudowie z tłucznią. W sąsiedztwie ulicy dominuje zabudowa mieszkalna jednorodzinna. Przy większości z działek mieszkalnych występuje ogrodzenie w postaci płotu lub ogrodzenia na fundamencie. Przy ulicy znajduje się oświetlenie, które jest umieszczone wspólnie z siecią energetyczną i teletechniczną na słupach. Słupy występują przemienne, raz po jednej stronie, raz po drugiej stronie ulicy. Występują dwa cieki wodne, które są przeprowadzane przez dwa przepusty. Są mocno zaniedbane i zarośnięte roślinnością. Pod nawierzchnią zlokalizowane jest uzbrojenie w postaci kanalizacji i innych sieci. W ciągu ulicy Mochnaniec występują skrzyżowania z: ul. Szymonowica, ul. Zelwerowicza, ul. Czwartaków. Na całej długości ulicy nie ma chodnika. Ulica Skotnicka jest drogą powiatową. Pozostałe ulice są drogami gminnymi.

Lokalizację inwestycji przedstawiono na rysunku O-1.

Ulica Mochnaniec jest nadrzędną względem ulic Szymonowica, Zelwerowicza i Czwartaków oraz jest podporządkowana względem ulicy Skotnickiej. Stosowne znaki A-7 i D-1 znajdują się na wlotach. Przy skrzyżowaniu z ul. Skotnicką znajdują się wyznaczone przejścia dla pieszych (w tym jedno „szkolne”) oznakowane D-6 oraz P-10. Przystanki autobusowe oznaczone są D-15. Na ul.

Mochnaniec obowiązuje ograniczenie tonażu do 2,5 t z wyłączeniem służb technicznych. Na odcinku od Skotnickiej do Szymonowica znajduje się oznakowanie poziome w postaci linii krawędziowej P-7c i P-7d. Przy ul. Szymonowica zlokalizowane jest lustro U-18a.

Istniejącą organizację ruchu przedstawiono na rysunku O-2.

5. STAN PROJEKTOWANY

Zgodnie z odrębnym opracowaniem branży drogowej nastąpi rozbudowa ulicy Mochnaniec. Wykonana zostanie jezdnia o szerokości 5,5 m, obustronne chodniki, zatoka autobusowa. Przebudowane zostaną przepusty oraz skrzyżowania, w tym z ulicami Zelwerowicza-Federowicza oraz Czwartaków, które wykonane zostaną jako wyniesione.

Docelową organizację ruchu przedstawiono na rysunku O-3.

Na ulicy Mochnaniec wprowadzone zostaną elementy uspokojenia ruchu. W tym na skrzyżowaniach o wyniesionej tarczy wprowadzono równorzędne pierwszeństwo. Na ulicy ograniczono prędkość znakami B-33 do 40 km/h oraz nie wprowadzono oznakowania poziomego rozdzielającego kierunki ruchu.

Na skrzyżowaniu z ul. Skotnicką uzupełniono brakujące D-1 oraz zmodyfikowano przejście w poprzek ul. Skotnickiej oraz wykonano nowe po północnej stronie skrzyżowania. Na wyspie na ul. Mochnaniec umieszczono U-5b. Obszar wyłączony z ruchu oznakowano P-21a w P-7a oraz wykonano linię P-4 na 20 m poprzedzających dojazd do skrzyżowania. Dopuszczalny tonaż na ulicy podniesiono z 2,5 t do 3,5 t.

Na skrzyżowaniu z ul. Szymonowica zastąpiono znak A-7 poprzez B-20. Jednocześnie zrezygnowano z lustra U-18a gdyż ul. Mochnaniec uległa przesunięciu i w miejscu zatrzymania zapewniona jest widoczność w obu kierunkach.

Wyniesione skrzyżowania oznakowano zestawem znaków A-11a + B-33(40). Na ul. Domowej oraz Federowicza zastosowano D-46 i D-47. Wyniesione skrzyżowania oznakowano również P-25. W ciągu ul. Mochnaniec umieszczono D-1 a na ul. Zelwerowicza i Czwartaków A-7.

Znaki D-15 umieszczono zgodnie z lokalizacją przystanków. Dodatkowo wykonano P-17, a zatokę oddzielono od jezdni P-7a.

Istniejące oznakowanie pionowe przewidziane do zachowania odtworzono w lokalizacjach dostosowanych do zmienionej geometrii.

W miejscach występowania zagrożeń dla użytkowników (ściany przepustów, skarpy o wysokości powyżej 3 m) ustawiono bariery U-14a a w przypadku dodatkowo konieczności ochrony pieszych przed upadkiem barieroporęczne U-11b. W miejscach gdzie konieczna jest wyłącznie ochrona pieszych ustawiono balustrady U-11a.

Parametry barier przyjęto zgodnie z „Wytycznymi stosowania drogowych barier...” Vobl < 50 km/h. Jako poziom zagrożenia ustalono „3” dla całego zakresu (ze względu na dużą skarpe). Ustalono wymagany **poziom powstrzymywania** bariery **N1**. Przyjęto **poziom intensywności zderzenia A**. **Szerokość pracującą** określono jako **W3**.

6. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Orientacyjny termin wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu dla przedmiotowej inwestycji planuje się w drugiej połowie 2019.

7. UWAGI I KOŃCOWE ZALECENIA

Tarcze wszystkich projektowanych znaków powinny zostać zamontowane na odpowiedniej wysokości. Odległości ustawienia znaków, kolorystyka i wzory znaków drogowych powinny odpowiadać przepisom rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r., Nr 220, poz. 2181). Lica nowych znaków pionowych powinny być wykonane z folii odblaskowej drugiej generacji. Oznakowanie pionowe umieszczone na chodniku powinno być zlokalizowane w odległości od 0,5 do 2,0 m od krawędzi jezdni na wysokości min. 2,2 m nad chodnikiem.

Projektował: mgr inż. Jakub Czernecki