

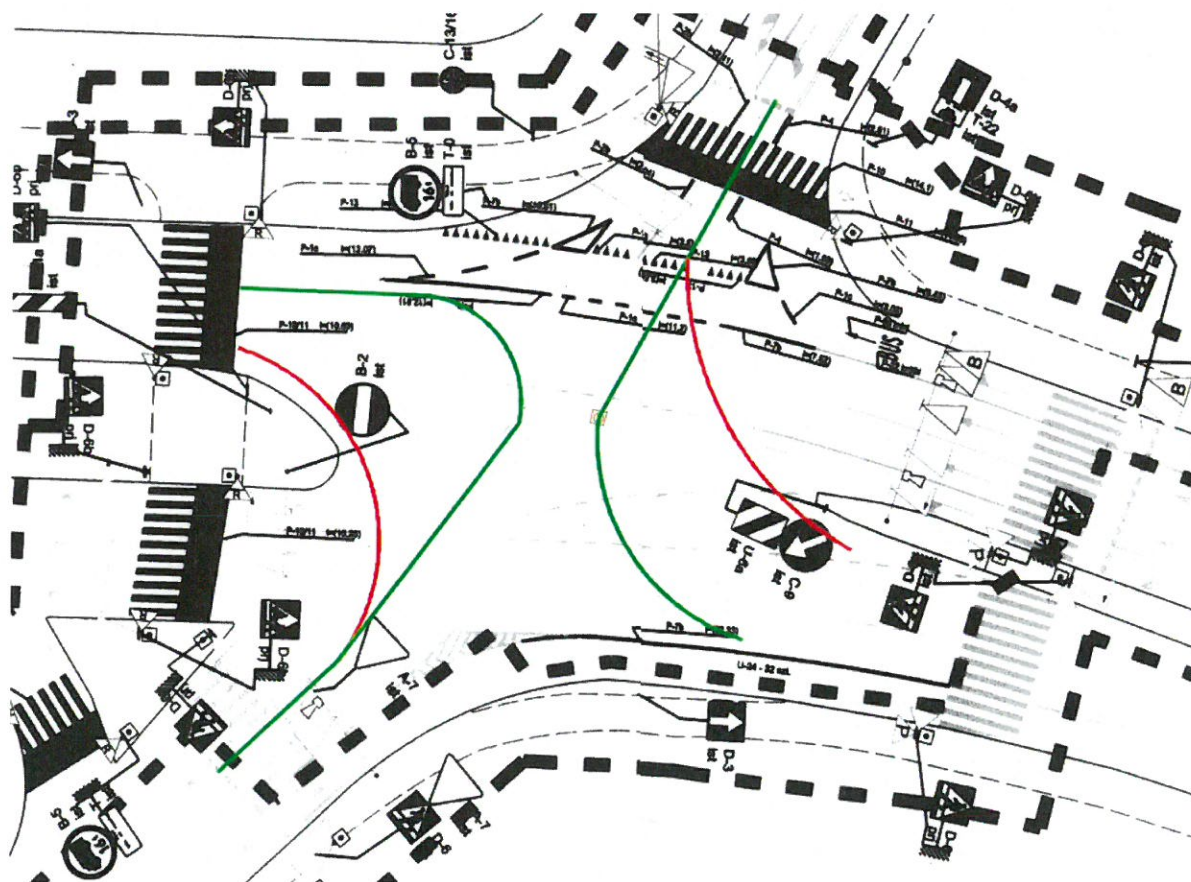
Poznań, 14 marca 2018 r.

TZ-I.7221.4.40 .2018
16031800868

Stadtraum Polska Sp. Z o.o.
ul. Drużbickiego 11
61-693 Poznań

Nawiązując do projektu stałej organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Serbska - Wilczak, Miejski Inżynier Ruchu zgłasza następujące uwagi:

1. Na skrzyżowaniu Serbska – Wilczak występuje szeroka, nieskanalizowana dla odpowiednich strumieni ruchu tarcza skrzyżowania. Powyższe (co zostało także pokazane na planie punktów kolizji w projekcie SOR) stwarza szeroki zakres możliwości wyboru toru jazdy przez kierujących:



Kolorem zielonym oznaczono torry strumieni ruchu pojazdów nauki jazdy („idealne” miejsce zatrzymania pojazdu skręcającego w lewo z wlotu północnego ul. Wilczak „wyznacza” studzienka kanalizacyjna – informacje uzyskane od instruktorów nauki jazdy). Strumienie ruchu innych

pojazdów różnią się w sposób znaczący od strumieni pojazdów nauki jazdy. Możliwość „ścinania” toru jazdy stwarza zagrożenie przede wszystkim dla pieszych, zwłaszcza, że duże promienie skrętu sprzyjają rozwijaniu relatywnie dużych prędkości. Ponadto, odsunięcie od skrzyżowania przejścia dla pieszych na wschodnim wlocie skrzyżowania, szeroka geometria drogi (3 pasy ruchu) oraz obserwacja dwu strumieni ruchu przez kierowców skręcających w lewo z północnego wlotu skrzyżowania powoduje, że kierowcy mogą nie poświęcić wystarczającej uwagi pieszym znajdującym się na przejściu dla pieszych.

W związku z powyższym, wnioskuję o odpowiednie skanalizowanie strumieni ruchu na skrzyżowaniu. W załączniku przedstawiam koncepcję kanalizacji ruchu która w przypadku awarii sygnalizacji świetlnej gwarantuje bezpieczne miejsca oczekiwania dla skręcających w lewo pojazdów. Z uwagi na lepszą orientację kierowców wykonujących manewr lewoskrętu ze wschodniego wlotu ul. Serbskiej na południowym wlocie ul. Wilczak zaproponowano wysepkę azylu z elementów prefabrykowanych o minimalnych parametrach (2 x 0,5 m skrajni + 0,4 m na znak C-9 wielkości M1). W koncepcji uwzględniono także inne elementy dot. optymalizacji organizacji ruchu (m.in. rezygnację z zbędnych strzałek P-8 czy formalności dot. odległości umieszczania znaków, dodania tabliczek podznakowych itp.).

Na poprawionej wersji planu sytuacyjnego należy wskazać najważniejsze parametry geometrii drogi (m.in. szerokość nowego pasa ruchu dla autobusów po korekcie wyspy kanalizującej ruch oraz szerokości pasów ruchu po zastosowaniu wysp kanalizujących ruch).

2. Mając na względzie poprawę brd na skrzyżowaniu wnioskuję o przeanalizowanie możliwości zmiany sposobu sterowania dla grup 08 i 02 (wloty ul. Wilczak). Zmiana miałaby polegać na zastosowaniu sygnalizatorów S-3 dla skręcających w lewo pojazdów, lub na sterowaniu wlotami. Powyższe ma na celu zmniejszenie liczby punktów kolizji z przejściami dla pieszych. W analizie należy uwzględnić zapewnienie możliwości przechodzenia pieszych „na raz” przez jezdnię ul. Wilczak.
3. Program P2/A2-110s-rano: sygnał dopuszczający skręcenie w kierunku wskazanym strzałką sterowany grupą 61 otrzymuje sygnał zielony w sekundzie 79 i kończy w sekundzie 49. Sygnał ten jest kolizyjny z przejściem dla pieszych 38 które otrzymuje sygnał zielony w sekundzie 41. Powyższe powoduje, że strumień podporządkowany sterowany sygnałem S-2 jest w punkcie kolizji szybciej niż strumień z pierwszeństwem przejścia. Sygnał S-2 należy skrócić tak, by strumień pojazdów zdołał ewakuować się za przejście zanim strumień pieszy otrzyma sygnał zielony. Powyższe dotyczy wszystkich programów sygnalizacji świetlnej.
4. Program P2/A2-110s-rano: przejście nr 38 jest osłaniane przez sygnał ostrzegawczy z żółtą migającą sylwetką pieszego nr 98. Grupa 38 otrzymuje sygnał zielony w sekundzie 41. Wobec powyższego, grupa 98 powinna otrzymać swój sygnał w sekundzie 40 (w diagramie otrzymuje sygnał w sekundzie 47). Powyższe dotyczy wszystkich programów.
5. Na wlocie zachodnim zastosowano dwie grupy sygnalizacyjne ogólne o nr 04 i 05. Zgodnie z pkt. 4.2.1. do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na

drogach nie stosuje się na jednym wlocie sygnałów ogólnych należących do różnych grup sygnałowych. W związku z powyższym proszę o przeanalizowanie możliwości wprowadzenia sygnału S-3 dla grupy 04 (brak kolizji z innymi strumieniami ruchu).

6. W załączniku 3a dołożyć dodatkową kolumnę z określeniem maksymalnych wartości sygnałów zielonych (GT max).
7. Dane o ruchu uzupełnić o strukturę rodzajową.
8. Projekt dotyczy sygnalizacji koordynowanej i wymaga dołączenia wykresów koordynacji.
9. W opisie technicznym uzupełnić informację o klasie technicznej i kategorii dróg wchodzących w skład skrzyżowania.
10. Uzupełnić dokumentację o opinię ZTM i WRD KMP w Poznaniu.

Z up. PREZYDENTA MIASTA
Michał Miejszka
Z-CIA MIEJSKIEGO INŻYNIERA RUCHU

Otrzymuje:
ZDM

Sporządził: Jakub Wiecanowski,
tel. 61 878 15 22

