

SPIS ZAWARTOŚCI:

CZĘŚĆ I: KARTA UZGODNIENÍ

CZĘŚĆ II: OPIS TECHNICZNY

Spis treści

1. WPROWADZENIE	5
2. POŁOŻENIE I WYPOSAŻENIE SKRZYŻOWANIA	6
2.1. Położenie skrzyżowania	6
2.2. Cel i zakres opracowania	6
2.3. Projektowana zmiana organizacji ruchu	6
2.3.1. Istniejąca organizacja ruchu	6
2.3.2. Projektowana organizacja ruchu	7
2.3.3. Projektowane oznakowanie	7
2.3.4. Termin wprowadzenia nowej organizacji ruchu	8

CZĘŚĆ III: RYSUNKI

- 1** *Plan orientacyjny, skala 1:10000*
- 2** *Plan sytuacyjny zmiany w organizacji ruchu, skala 1:500*
- 3** *Plan sytuacyjny z docelową organizacją ruchu, skala 1:500*



CZĘŚĆ I: KARTA UZGODNIENÍ

CZĘŚĆ II: OPIS TECHNICZNY

1. WPROWADZENIE

Przedmiotem opracowania jest projekt wyniesionego skrzyżowania ulic Świt i Swobody.

Podczas realizacji projektu opierano się na wytycznych, literaturze przedmiotu, oraz materiałach wyjściowych [1-9].

- [1] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (wraz z załącznikami nr 1-4). Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej nr 220 z 23 grudnia 2003r., pozycja 2181.
- [2] RiLSA – Richtlinien für Lichtsignalanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010.
- [3] HBS 2001 – Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010.
- [4] Gaca S., Suchorzewski W., Tracz M.: Inżynieria Ruchu Drogowego. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2008.
- [5] Podkłady mapowe pozyskane z Zarządu Geodezji i Katastru Miejskiego.
- [6] Wymagania ZDM dotyczące projektu organizacji ruchu.
- [7] Inwentaryzacja stanu istniejącego.
- [8] Uzgodnienia z Zamawiającym.

2. POŁOŻENIE I WYPOSAŻENIE SKRZYŻOWANIA

2.1. Położenie skrzyżowania

Skrzyżowanie ulic Świt i Swobody znajduje się w zachodniej części miasta w dzielnicy Grunwald. Ulica Świt łączy ulice Płomienną i Szamotulską, przecinając m.in. ulicę Grochowską, Jesienną czy Modrą. Ulica Swoboda przebiega od ulicy Bukowskiej do ul. Marcelińskiej.

2.2. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego projektu jest wprowadzenie stałej organizacji ruchu na wyniesionym skrzyżowaniu ulic Świt i Swobody. Szczegółowy opis prac budowlanych związanych z realizacją zadania stanowi zawartość odrębnego opracowania.

2.3. Projektowana zmiana organizacji ruchu

2.3.1. Istniejąca organizacja ruchu

Zarówno na ulicy Świt jak i na ulicy Swoboda obowiązuje ruch dwukierunkowy. Dla każdego z kierunków wyznaczono jeden pas ruchu o średniej szerokości 3,0 m. Na skrzyżowaniu z ulicą Swobody pojazdy jadące ulicą Świt mogą kontynuować jazdę w każdym kierunku bez ograniczeń.

Ulica Swobody jest ulicą z pierwszeństwem przejazdu. Dopuszczalna prędkość na wlocie jest zgodna z obowiązującymi przepisami ogólnymi.

Ulica Świt jest drogą podporządkowaną.

Na południowym oraz wschodnim wlocie skrzyżowania ulic Świt i Swobody znajdują się przejścia dla pieszych oznaczone znakiem D-6.

2.3.2. Projektowana organizacja ruchu

W związku z wyniesieniem tarczy przedmiotowego skrzyżowania na wszystkich wlotach wprowadzono oznakowanie poziome P-25, ostrzegające kierowców przed zmianą poziomu nawierzchni jezdnej. Na północnym oraz zachodnim wlocie zaprojektowano przejścia dla pieszych, oznaczając je znakami D-6 oraz tabliczką T-27 (przejście dla pieszych będące szczególnie uczęszczane przez dzieci).

W ramach projektu, przed skrzyżowaniem ulic Świt i Swobody, zmniejszono dopuszczalną prędkość do 30 km/h wprowadzając znaki B-33, dodatkowo na każdym z wlotów zaprojektowano znaki D-48, które po 3 miesiącach należy wymienić na znaki A-5.

W obrębie ul. Świt zmieniono lokalizację znaku B-36 wraz z tabliczką T-25 natomiast w odniesieniu do ul. Swobody zmieniono lokalizację znaku B-35.

Na zachodnim oraz wschodnim wlocie skrzyżowania usunięto znak A-7 (ustęp pierwszeństwa).

Przy skrzyżowaniu zaprojektowano słupki blokujące, a w obrębie przejść dla pieszych słupki blokujące z opaskami odblaskowymi, aby zapobiec parkowaniu samochodów w miejscach niedozwolonych.

Ponadto przewidziano konieczność korekty istniejącego oznakowania poziomego i pionowego. Szczegółowe zmiany w oznakowaniu przedstawiono na planie sytuacyjnym (rys. 2).

Wszystkie znaki projektowane należy wykonać o wielkości „małe”, za wyjątkiem znaków D-48, które należy wykonać o wielkości „duże”.

2.3.3. Projektowane oznakowanie

Projektowane oznakowanie pionowe i poziome powinno spełniać warunki techniczne dla oznakowania, zawarte w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Wielkość oznakowania pionowego stosować zgodnie z opisem na planie sytuacyjnym.

Do wykonania lic wszystkich znaków należy zastosować folię odblaskową typu II.

Znaki pionowe należy montować na słupkach stalowych ocynkowanych lub na istniejących elementach pasa drogowego (np. słupy latarni), tak aby nie pogarszać ich właściwości i zapewnić odpowiednią widoczność oznakowania istniejącego i projektowanego.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

Szczegółowe wytyczne należy pozyskać na etapie wykonywania od ZDM Poznań.

2.3.4. Termin wprowadzenia nowej organizacji ruchu

Stałą organizację ruchu planuje się wprowadzić do 15 grudnia 2021 r.

CZĘŚĆ III: RYSUNKI