



Biuro Inżynierskie DUKT Wojciech Andrzejak

ul. Poznańska 38, 62-070 Dopiewo

tel. 602 330 171

e-mail: wojciech.andrzejak@gmail.com

PROLOGIS POLAND LXXIII Sp. z o.o.

ul. Złota 59, 00-120 Warszawa

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Stała organizacja ruchu drogowego wynikająca z budowy skrzyżowania ulicy Kowalewickiej z ulicą Haliny Konopackiej w Poznaniu obejmującej budowę skrzyżowania typu rondo wraz z oświetleniem, odwodnieniem i kanałem technologicznym oraz przebudową niezbędnych elementów infrastruktury technicznej zlokalizowanej w obszarze inwestycji

PROJEKTANT	<i>Wojciech Andrzejak</i>	
OPRACOWUJĄCY	<i>Paweł Borowiak</i>	
Dopiewo, dn. 30.11.2023 r.		

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Karta uzgodnień
2. Opis techniczny
3. Zestawienie projektowanych znaków pionowych i poziomych

II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|----|------------------------|----------|
| 1. | Plan orientacyjny | 1:10 000 |
| 2. | Plan organizacji ruchu | 1:500 |
| 3. | Plan organizacji ruchu | 1:500 |

KARTA UZGODNIENÍ

**do projektu stałej organizacji ruchu wynikającej z budowy skrzyżowania ulicy
Kowalewskiej z ulicą Haliny Konopackiej w Poznaniu obejmującej budowę skrzyżowania
typu rondo wraz z oświetleniem, odwodnieniem i kanałem technologicznym oraz
przebudową niezbędnych elementów infrastruktury technicznej zlokalizowanej w obszarze
inwestycji**

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu wynikającej z budowy skrzyżowania ulicy Kowalewickiej z ulicą Haliny Konopackiej w Poznaniu obejmującej budowę skrzyżowania typu rondo wraz z oświetleniem, odwodnieniem i kanałem technologicznym oraz przebudową niezbędnych elementów infrastruktury technicznej zlokalizowanej w obszarze inwestycji

1. Podstawa opracowania.

Opracowanie projektu nastąpiło na podstawie zlecenia Inwestora.

2. Dane wyjściowe do projektowania.

1. Mapa zasadnicza w skali 1:500.
2. Mapa planu orientacyjnego pozyskana z zasobów internetowych.
3. Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2019 poz. 2310)
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 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. 2019 poz. 2311).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. 2017 poz. 784).
6. Wizja lokalna w terenie wraz z zaznaczeniem istniejącego oznakowania.

3. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem niniejszego projektu jest stała organizacja ruchu drogowego w obszarze projektowanego skrzyżowania typu rondo na skrzyżowaniu ulicy Haliny Konopackiej i ulicy Kowalewickiej w Poznaniu. W zakresie niniejszego opracowania ujęto wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego.

4. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze.

Ulica Haliny Konopackiej w ramach niniejszego opracowania znajduje się w obszarze zabudowanym Miasta Poznania. Prędkość pojazdów ograniczona jest do 50 km/h. Na rozpatrywanym odcinku ma jezdnię o szerokości 7 m w przekroju drogowym i przebiega ona po łuku w planie o promieniu $R=100m$ z poszerzeniem na łuku. Brak jest wydzielonych ciągów komunikacji pieszej czy rowerowej. Ruch ten odbywa się obustronnymi poboczami szerokości ok. 0,5 m każde. Po obu stronach jezdni funkcjonują przydrożne rowy o głębokości do 60 cm odprowadzające wodę w kierunku ulicy Kowalewickiej.

Pas drogowy ma szerokość ok. 18 m i jest oświetlony. Jezdnia jest w bardzo dobrym stanie technicznym. Ruch pojazdów jest średni.

Ulica Kowalewicka prowadząca w kierunku północnym obsługuje przyległe posesje na długości ok. 100 m - ruch dwukierunkowy. Dalej jest drogą bez przejazdu - ruch od ulicy Fabianowo jest ruchem jednokierunkowym w kierunku ulicy Grunwaldzkiej. Ulica ta jest drogą miejską w granicy Miasta Poznania - ograniczenie prędkości do 50 km/h. Jezdnia ma szerokość 6,0 m z czego w obszarze istniejącego skrzyżowania z ulicą H. Konopackiej wyznaczono wyspę na kryciu dodatkowego pasa ruchu vis-a-vis dla skręcających w ulicę H. Konopackiej. Jezdnia w przekroju ulicznym jest w dobrym stanie technicznym.

Ruch pieszych odbywa się wydzielonym chodnikiem oraz utwardzonym poboczem (chodnik o nienormatywnej szerokości).

Ulica Kowalewicka od strony południowego-wschodu stanowi bezpośredni dojazd do skrzyżowania z ulicą Barbary Lerczakówny i ulicy Jadwigi Wajsówny a dalej skrzyżowania dwupoziomowego z ulicą Głogowską. W tym obszarze ma ona przekrój 2+2 z jednostronnym chodnikiem od strony zabudowy szerokości ok. 2,0 m o nawierzchni z kostki betonowej. Ruch w tej ulicy jest średni/duży i wynika z przejazdu w kierunku ulicy Fabianowo i serwisów grupy VW. Prędkość pojazdów jest ograniczona obszarem zabudowanym Miasta Poznania.

Brak jest elementów infrastruktury technicznej kolidującej z zakresem opracowania.

5. Projektowany układ dróg

Zakres projektu budowlanego przewidywał przebudowę istniejącego skrzyżowania trzywlotowego - włączenia ulicy Haliny Konopackiej w ulicę Kowalewicką na skrzyżowanie typu rondo o średnicy zewnętrznej 40 m i wyspie centralnej o średnicy 25 m jako 3 wlotowego z uwzględnieniem włączenia zjazdu z drogi wewnętrznej - obsługa przyległych posesji.

Każdy z wlotów ulic przewidziano o szerokości 4,5 m w obustronnym krawężniku z optycznym jego ograniczeniem oznakowaniem poziomym do min 3,5 m. Wylot uwzględniono odpowiednio o 0,5 m szerszy.

Wokół tarczy ronda uwzględniono wykonanie ciągów komunikacji pieszej i rowerów. Nawierzchnie te przewidziano nawiązać od strony skrzyżowania z ulicą Głogowską do istniejących fragmentów dróg, od strony ulicy Haliny Konopackiej do projektowanego ciągu drogi dla pieszych i rowerów a od strony północnej do istniejącego chodnika.

Zakres projektu wynika z uzgodnień z zarządcą drogi - Zarządem Dróg Miejskich w Poznaniu.

6. Plan organizacji ruchu

W niniejszym projekcie przewidziano kompleksowe oznakowanie nowoprojektowanego skrzyżowania poprzez oznakowanie pionowe i poziome. Szczegółowy plan przedstawia projektowane oznakowanie pionowe i poziome z dowiązaniem do istniejącego oznakowania.

Na planie wskazano lokalizację oznakowania poziomego jako m.in.:

- piktogramy P-23 i P-26 na drogach dla rowerów i chodnikach;
- miejscowe wyznaczenie linii krawędziowych jako P-7a i P-7b oraz P-7c;
- oznakowanie powierzchni wyłączonych liniami P-7b i P-21;
- wyznaczenie przejść dla pieszych linią P-10 oraz przejazdów dla rowerów linią P-11 uwzględniając dodatkowo na nich malaturę w kolorze czerwonym;
- wymalowanie linii podwójnej ciągłej P-4 na wlocie ulicy H. Konopackiej;
- w obszarze zjazdów wymalowanie linii P-1e, na każdym wlocie linii P-13 a zjeździe linii P-7b.

W zakresie oznakowania pionowego uwzględniono ustawienie takich znaków jak:

- A-8 uprzedzających o dojeździe do ronda w ulicy Haliny Konopackiej i Kowalewickiej od strony północnej;
- odwołanie dróg z pierwszeństwem przejazdu znakiem D-2 i ostrzeżeniem znakiem A-7 o dojeździe do skrzyżowania na wlocie podporządkowanym;
- przed tarczą ronda ustawienie znaków A-7 z C-12 informujących o ruchu okrężnym;
- A-7 z C-12 na każdy wlocie przed linią P-13;

- C-13/16 w obszarze dróg dla pieszych i rowerów uwzględniając ich odpowiednią wersję odpowiadającą lokalizacji dróg względem siebie;
- D-6b każdego przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych z każdej strony dojazdu;
- C-9 mini z U-5a każdej z wysp wyniesionej w obszarze inwestycji (także istniejącej na wlocie ulicy Kowalewickiej);
- D-4a uzupełnionych znakami F-6 wskazujących brak przejazdu na dalszym ciągu ulicy Kowalewickiej;
- oznakowanie pasa zanikającego wlotu ulicy Kowalewickiej znakami D-14 (po obu jego stronach);
- korektę tabliczki podznakowej znaku B-5 na wjeździe w ulicę Barbary Lerczakówny i znak uzupełniający F-6;
- przestawienie części istniejących znaków zachowując ich wzajemną odległość min 10 m.

Wzdłuż chodnika od strony północnej ulicy Kowalewickiej 12, 12A i 12B przewidziano zakołkowanie słupkami typu ZAP-03-HO-UL/PA/SK/TO/TZ dla wykluczenia przejazdu. Słupki te uwzględniono także przy włączeniu drogi dla rowerów do drogi serwisowej przy ul. Głogowskiej. Posesje obsługiwane są od ulicy Barbary Lerczakówny i drogi wewnętrznej. Dla 12A i 12B uwzględniono zachowanie istniejącego zjazdów z ul. Kowalewickiej.

Istniejące oznakowanie pionowe w granicy opracowania oraz przy jej zbliżeniu, niewskazane na planie organizacji ruchu należy usunąć (strzałki).

Odstąpiono od wprowadzania oznakowania tymczasowego ostrzegającego o wprowadzeniu zmiany stałej organizacji ruchu.

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu: **31 grudzień 2026 r. (ważność projektu).**

7. Uwagi końcowe

Znaki przewidziane niniejszym opracowaniem w zakresie dotyczą drogi miejskiej

Pokazane na planie organizacji ruchu znaki należy ustawić w miejscach, gdzie będą dobrze widoczne i same nie będą ograniczały widoczności.

Bezwzględnie należy zachować skrajnię pionową i poziomą dla jezdni i drogi dla pieszych i rowerów umieszczając słupki znaków czy tablice znaków.

Znaki winny być ustawione zgodnie z przepisami podanymi w podstawie opracowania. Oznakowanie pionowe przewidziano w grupie wielkości małe oraz mini (oznakowanie drogi dla rowerów i pieszych).

Znaki poziome przewidziano w technice chemoutwardzalnej.

mgr inż. Wojciech Andrzejak

Dopiewo, listopad 2023 r.

ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW PIONOWYCH I POZIOMYCH

Dotyczy projektu stałej organizacji ruchu wynikającej z budowy skrzyżowania ulicy Kowalewickiej z ulicą Haliny Konopackiej w Poznaniu obejmującej budowę skrzyżowania typu rondo wraz z oświetleniem, odwodnieniem i kanałem technologicznym oraz przebudową niezbędnych elementów infrastruktury technicznej zlokalizowanej w obszarze inwestycji

Symbol	Opis	Ilość [szt.], [mb], [mb s]	Uwagi
A-7	ustęp pierwszeństwa	7	projektowane
A-8	uwaga rondo	2	projektowane
B-2	zakaz wjazdu	2	projektowane
C-9 mini + U-5a	nakaz jazdy z prawej strony przed znakiem	5	projektowane
C-12	ruch okrężny	4	projektowane
C-13/16 C-16/13	droga dla pieszych i rowerów	15	projektowane
C-13	droga dla rowerów	4	projektowane
C-13a	koniec drogi dla rowerów	2	projektowane
D-2	koniec pierwszeństwa	3	projektowane
D-3	droga jednokierunkowa	1	projektowane
D-4a	droga bez przejazdu	1	projektowane
D-6b	przejście dla pieszych z przejazdem dla rowerów	13	projektowane
D-14	koniec pasa ruchu	2	projektowane
F-6	tablica uprzedzająca o zakazie	3	projektowane
T-22	„Nie dotyczy rowerów”	3	projektowane
T	„Tylko na warunkach określonych przez ZDM”	1	projektowane
P-1b	linia pojedyncza przerywana - krótka	36	projektowane
P-1c	linia pojedyncza przerywana-wydzielająca	91	projektowane
P-1e	linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka	12	projektowane

P-3b	linia jednostronnie przekraczalna	5	projektowane
P-4	linia podwójna ciągła	98	projektowane
P-7a	linia krawędziowa przerywana szeroka	135	projektowane
P-7b	linia krawędziowa ciągła szeroka	370	projektowane
P-7d	linia krawędziowa ciągła wąska	205	projektowane
P-9b	strzałka naprowadzająca w prawo	3	projektowane
P-10	linia przejścia dla pieszych	220	projektowane
P-11	linia przejazdu dla rowerów	61	projektowane
P-13	linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	22	projektowane
P-21	powierzchnia wyłączona	260	projektowane
P-23	piktogram „rower”	27	projektowane
P-26	piktogram „pieszy”	22	projektowane
	słupki ZAP-03-HO-UL	~50	projektowane
	bariera ochronna N2W2	86	projektowane
	przestawienie istniejących znaków		
	usunięcie istniejącego oznakowania P-2P-4, P-7b, P-8a, P-10		