

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dróg publicznych, Dz.U.Nr 1518
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach
- Załączniki do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach poz. 2181 Dz. U Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003r
- Wizja lokalna

2. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na ulicy Stefana Kisielewskiego w Poznaniu.

3. Stan istniejący:

Inwestycja usytuowana jest w Poznaniu na terenie osiedla Strzeszyn Grecki. Projektowana ulica posiadają zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. Istniejąca szerokość pasa drogowego wynosi 12,0 ÷ 17,5 m. Istniejąca ulica posiadają nawierzchnię jezdni umocnioną destruktem, a przy granicy pasa drogowego występują różnego rodzaju drzewa i krzewy. Istniejące uzbrojenie terenu stanowi sieć kanalizacji sanitarnej, wodociągowej, elektroenergetycznej, gazowej i teletechnicznej.

Ulica znajduje się strefie uspokojonego ruchu o ograniczeniu prędkości do 30km/h oznakowanej tablicami B-43 i B-44 na wjazdach do strefy.

4. Stan projektowany:

Zaprojektowano ulicę zgodnie z MPZP o parametrach drogi klasy D o długości ok. 150 m.

4.1. Parametry techniczne ulic

- klasa techniczna - D
- prędkość projektowa - 30 km/h
- prędkość miarodajna - 40 km/h
- liczba pasów ruchu - 1x2
- szerokość pasa ruchu - 2,5 m
- szerokość chodnika - 2,0 m
- pochylenie poprzeczne - 2.0 %
- kategoria ruchu KR2

5. Organizacja ruchu

5.1 Założenia ogólne

Projektowaną organizację ruchu wykonano w nawiązaniu do istniejącego w terenie oznakowania.

W zawiązku z wprowadzeniem uspokojenia ruchu zrezygnowano z oznakowania przejść dla pieszych.

5.2 Oznakowanie poziome :

Podstawowe wymagania dotyczące materiałów do oznakowania poziomego wg kryterium bezpieczeństwa ruchu:

- właściwości odblaskowe,
- wysoka trwałość
- dobra widzialność w dzień i w porze nocnej.

Oznakowanie poziome przewiduje się wykonać w technologii cienkowarstwowej.

Szczegółowe wymagania techniczne dotyczące oznakowania poziomego - wg załącznika nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r.

5.3 Oznakowanie pionowe:

- znaki ostrzegawcze
- tabliczki do znaków drogowych

Podstawowe wymagania dotyczące znaków pionowych wg kryterium bezpieczeństwa ruchu:

- znaki pionowe powtarzalne, z grupy wielkości - „małe”.
- lica naniesione na tarcze znaków z folii odblaskowej typu 1.
- materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać Certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo kwalifikacji do kompleksowego wykonywania

pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDiM producentowi pionowego oznakowania drogowego.

5.4 Urządzenia bezpieczeństwa:

Na ulicy zaprojektowano progi zwalniające U-16c wykonane z betonowej kostki brukowej w kolorze czerwonym. Przed najazdem na skrzyżowanie wyniesione oraz progi zwalniające należy stosować punktowe elementy odblaskowe.

6. Wnioski i uwagi końcowe

Uzasadnienie wprowadzenia docelowej organizacji ruchu:

Powodem wprowadzenia organizacji ruchu jest przebudowa ulicy wymienionej w p. 2 Opisu.

Celem projektowanej organizacji ruchu jest zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego poprzez jego uregulowanie za pomocą nowego oznakowania oraz stworzenie bezpiecznych ciągów pieszych.

Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu:

Przewiduje się wprowadzenie docelowej organizacji ruchu do końca 2026 roku. O szczegółowym terminie zadecyduje Inwestor.

Zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawca robót poinformuje o wprowadzeniu nowej organizacji ruchu z co najmniej 7-dniowym wyprzedzeniem.

Opracował

inż. Marcin Żok