

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

1. Opis techniczny
2. Część rysunkowa

1.OPIS TECHNICZNY

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowią:

- podkład sytuacyjny,
- 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,
- ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 marca 1999r.),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym – wraz z późniejszymi zmianami,
- Obowiązujące przepisy i normy.

II. ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie obejmuje projekt organizacji ruchu dla zadania „Przebudowa drogi w ciągu ul. Szwajcarskiej”.

III. CHARAKTERYSTYKA DROGI

Zakres opracowania przedstawiony został na załączonym planie orientacyjnym. Odcinek od ulicy Szwajcarskiej do ul. Piaseckiego posiada obecnie przekrój jednojezdniowy, dwupasowy o przekroju daszkowym i łączy się z ulicą Szwajcarską poprzez skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną. Szerokość jezdni wynosi 6m, wzdłuż drogi w odległości 1m od jezdni zlokalizowane są obustronne chodniki o szerokości 2m. Odcinek od ul. Piaseckiego do szpitala posiada również przekrój jednojezdniowy dwupasowy, jednak spadek poprzeczny został skierowany na całej szerokości ulicy w kierunku budynku szpitala. Szerokość jezdni wynosi 7m, po wschodniej stronie drogi znajduje się chodnik o szerokości od 1,3m do 2,2m. Odcinek od ul. Piaseckiego do szpitala wraz z częścią jezdni ul. Piaseckiego w kierunku ul. Szwajcarskiej jest drogą wewnętrzną.

IV. STAN ISTNIEJĄCY

W celu opracowania projektu stałej organizacji ruchu wykonano inwentaryzację istniejącego oznakowania pionowego i poziomego, która została przedstawiona na planach sytuacyjnych.

V. STAN PROJEKTOWANY

Zaprojektowano dobudowanie pasa ruchu od wyjazdu z istniejącego parkingu do ul. Piaseckiego (poszerzenie po zachodniej stronie drogi) i od ul. Piaseckiego do ul. Szwajcarskiej (po północnej stronie). Jezdnia będzie miała szerokość 9,5 m. Przewidziano pas dla autobusów i karetek o szerokości 3,5 oraz dwa pasy ruchu dla samochodów o szerokości 3,0m. Nawierzchnię jezdni od ul. Szwajcarskiej do ul. Piaseckiego przewidziano do remontu. Zaprojektowano rozbudowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Szwajcarską o oddzielną grupę sygnałową dla autobusów. W miejscu występowania skarp o wysokości przekraczającej 0,5 m zaprojektowano bariery ochronne U-12.

Odcinek od ul. Szwajcarskiej do ul. Piaseckiego.

Po północnej stronie drogi zaprojektowano przyległy do jezdni chodnik o szerokości 2m, opaskę o szerokości 0,5 m oraz drogę rowerową o szerokości 2 m. W miejscu istniejącego ciągu pieszo-rowerowego zaprojektowano oddzielny chodnik i drogę rowerową.

Po południowej stronie zaprojektowano chodnik o szerokości 2,0 m.

Na południowo – wschodnim fragmencie skrzyżowania ul. Szwajcarskiej z drogą do szpitala zaprojektowano przebudowę ciągu pieszo- rowerowego.

Odcinek od ul. Piaseckiego do szpitala

Ścieżkę rowerową o szerokości 2,5 m zaprojektowano po zachodniej stronie ul. Piaseckiego. Za drogą dojazdową do wejścia do szpitala projektuje się ścieżkę rowerową po wschodniej stronie ulicy. Na końcu ścieżki rowerowej zaprojektowano zadaszony parking dla rowerów. Przewidziano lokalizację 15 stojaków dla rowerów. W sąsiedztwie parkingu zaproponowano lokalizację stacji Poznańskiego Roweru Miejskiego.

Przy przejściach dla pieszych zaprojektowano maty z wypustkami dla osób niedowidzących.

Zaprojektowano odpowiednie oznakowanie pionowe i poziome, które pokazano na planie sytuacyjnym. Istniejące oznakowanie przestawiono poza skrajnię rowerową.

WARUNKI TECHNICZNE DLA OZNAKOWANIA

- Oznakowanie poziome na jezdniach wraz z wlotami ulic bocznych należy wykonać jako trwałe grubowarstwowe w technologii termoutwardzalnej. Aplikacja musi spełniać wymagania normy IBDiM Warszawa POD – 97.
- Oznakowanie poziome na drogach rowerowych należy wykonać jako cienkowarstwowe (spray-plastic) na gładko o gr. do 1 mm (do 1,5 kg masy/farby na 1 m²). Aplikacja musi spełniać wymagania normy IBDiM Warszawa POD – 97.
- Oznakowanie poziome na przejazdach rowerowych (białe/czerwone) należy wykonać jako trwałe grubowarstwowe w technologii chemoutwardzalnej na gładko o gr. 3 mm (6 kg masy/m²).
- Przy wykonywaniu nowego oznakowania poziomego, spowodowanego zmianami organizacji ruchu, należy dokładnie usunąć zbędne stare oznakowanie. Czynność tę należy wykonać jak najmniej uszkadzając nawierzchnię.
- Usuwanie istniejącego oznakowania poziomego należy wykonać metodą frezowania. Po frezowaniu należy zamknąć powierzchniowo nawierzchnię wykorzystując czarną masę chemoutwardzalną.
- Tarcze do znaków powinny być pokryte folią typu II.
- Sposób umieszczania znaków zgodny z zachowaniem skrajni poziomej i pionowej.
- Należy stosować znaki pionowe wielkości średnie. Na drogach dla rowerów, ciągach pieszo-rowerowych oraz chodnikach w przypadku znaków dotyczących pieszych lub rowerzystów należy umieszczać znaki wielkości mini.

VI. Data wprowadzenia: 31.12.2018.

2.CZĘŚĆ RYSUNKOWA