

ZN.II.224.58.015.2018

Poznań, 4 lipca 2018 r.

Urząd Miasta Poznania
Wydział Transportu i Zieleni
Oddział Miejskiego Inżyniera Ruchu
ul. 3 Maja 46
61-728 Poznań

OPINIA

Dotyczy: „Przebudowa drogi w ciągu ul. Szwajcarskiej” ZDM/P/054 – projekt stałej organizacji ruchu – projekt sterowania sygnalizacją świetlną (skrzyżowanie Szwajcarska – Kurlandzka)

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. z 2003r, nr 177, poz.1729, §7.2, pkt. 4), Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu opiniuje pozytywnie z uwagami nadesłanym, przez firmę DAP VIRTUAL PROJECT, projekt stałej organizacji ruchu projekt sterowania sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu Szwajcarska-Kurlandzka dla inwestycji pn. „Przebudowa drogi w ciągu ul. Szwajcarskiej”

Uwagi do projektu:

- Punkty VDV należy wprowadzić dla wszystkich relacji obsługujących autobusy.
- Dodać dla każdej relacji dodatkowy, czwarty punkt VDV, jako rezerwę, w przypadku, gdy sygnał VDV nie pojawi się w zdefiniowanym punkcie wstępnego zameldowania. Jeżeli pojazd zamelduje się, wówczas informacja z punktu rezerwowego jest ignorowana.
- Czasy minimalne zielone dla pieszych należy obliczyć także dla par przejść przez całość ulicy. Prędkości do obliczeń należy przyjąć 1 m/s. Skrócenie możliwe po uzasadnieniu.
- Trajektorie strumieni kolizyjnych wykonać w skali 1:500.

- Pkt. 2.6 – założenia projektowe – przyjąć czasy 3 i 1 s.
- Dla wlotu grupy 08 należy zweryfikować detekcję, w przypadku braków detektora dla każdego pasa, należy zaprojektować detektor dla każdego pasa.
- Sygnalizacja pracuje w koordynacji Szwedzka-Szwajcarska w cyklu 90 cyklu, taki cykl należy przyjąć za podstawowy, inne cykle należy przygotować do uruchomienia w przyszłości. Załączyć wykresy koordynacji.
- W schemacie faz ruchu wprowadzić fazę 5, wprowadzić także fazy z otwarciem całych wlotów ulicy Szwajcarskiej (do wykorzystania).
- W algorytmie należy opisać precyzyjnie relacje poszczególnych grup, dopuszcza się sterowanie grupowe (należy opisać jak ma być realizowane sterowanie grupowe), opisać koordynację pomiędzy skrzyżowaniem głównym a bocznym.
- Dla pętli wirtualnych zlokalizowanych przy przejazdach rowerowych (np. 2121, 2111) zastosować detektory radarowe z optycznym potwierdzeniem.
- Sterowanie za pomocą VDV należy szczegółowo opisać, w jaki sposób i o ile sekund autobus może wydłużyć daną fazę (także ogólną), wraz z koordynacją pomiędzy skrzyżowaniami.
- Dla grup pieszych i rowerowych przez Szwajcarską należy wyrównać czasy startu i końca sygnałów zielonych.
- Strzałki warunkowe niezałączone w programie należy demontować, ale należy pozostawić rezerwę kabli i grupy sygnalizacyjnej.
- Należy rozważyć utrzymanie dwukrotnej realizacji w cyklu grup 62 oraz 65, 75 tak jak w istniejącym programie.
- Kartogram pomiarów ruchu, dla wlotu południowego poprawić strumień pojazdów prosto.
- Dla grupy 11 zastosować soczewki S1.
- Grupy piesze na skrzyżowaniu głównym należy realizować cyklicznie, a dla każdego skrzyżowania bocznego należy załączyć przejścia na żądanie.
- Zmienić numerację pętli detekcyjnych dla pojazdów wg. poniższych zasad:
 - Numer czterocyfrowy (bez „D” na początku),
 - Dwie pierwsze cyfry oznaczają numer grupy sygnalizacyjnej, na którą pętla wystawia zgłoszenie,
 - Trzecia cyfra oznacza numer pasa ruchu (liczony od prawej strony) przeznaczony dla tej grupy sygnalizacyjnej,
 - Czwarta cyfra oznacza kolejny (liczony od linii zatrzymania) numer pętli na danym pasie ruchu.

- Przebieg aktualnego programu maksymalnego:

Poznań - Szwajcarska - Kurlandzka



Otrzymują do wiadomości:

1. Adresat
2. DAP VIRTUAL PROJECT dw.
3. IS dw.
4. ZN a/a

Sprawę prowadzi:

starszy referent Maciej Jedliński - Wydział Nadzoru nad Inwestycjami
mjedlinski@zdm.poznan.pl tel. 61 64 77 575

Z-CA DYREKTORA
 ds. Organizacji i Bezpieczeństwa
 Ruchu
 Grzegorz Pluta