

SPIS TREŚCI

I. Opis techniczny

- 1. Podstawa opracowania:**
- 2. Zakres opracowania**
- 3. Stan istniejący**
- 4. Stan projektowany**
 - 4.1. Podstawowe parametry projektowe***
 - 4.2. Rozwiązania sytuacyjne***
 - 4.3 Projektowane oznakowanie pionowe***
 - 4.4 Projektowane oznakowanie poziome***
 - 4.5. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu***
- 5. Termin realizacji**
- 6. Zestawienie znaków pionowych i poziomych**
- 7. Zestawienie urządzeń BRD**
- 8. Zestawienie elementów małej architektury**

II. Rysunki:

- 2. Plan sytuacyjny – organizacja ruchu 1:500**

III. Karty katalogowe:

- balustrada U-11a,**
- ławka z oparciem i podłokietnikami,**
- kosz na śmieci.**

OPIS TECHNICZNY

do projektu organizacji ruchu

budowy chodnika w ciągu drogi powiatowej nr 5824P (ul. Mateckiego) w Poznaniu

w ramach zadania

Przebudowa skrzyżowania ulic: Stróżyńskiego – Marka z Aviano – Mateckiego – Morasko – **budowa kanalizacji deszczowej i chodnika w ul. Mateckiego w Poznaniu**

1. Podstawa opracowania:

- umowa nr RU-165/PIM/18/JD/2017-98 z dnia 10.08.2018 r.,
- projekt wykonawczy robót drogowych,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa 1:500,
- inwentaryzacja stanu istniejącego w terenie,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2017 poz. 1260, z późn. zm.) [1],
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz.1729 z późn. zm.) [2],
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późn. zm.) wraz z załącznikami [3]:
 - załącznik nr 1 do rozporządzenia – znaki drogowe pionowe,
 - załącznik nr 2 do rozporządzenia – znaki drogowe poziome,
 - załącznik nr 3 do rozporządzenia – sygnały drogowe,
 - załącznik nr 4 do rozporządzenia – urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 03 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 (Dz. U. 2015 poz. 1314) [4],
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016, poz. 124, tekst jednolity) [5],
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019, poz.1643) [6].

2. Zakres opracowania – projekt zmian oznakowania pionowego i poziomego związany z budową chodnika wzdłuż ul. Mateckiego.

3. Stan istniejący

Droga powiatowa nr 5824 (ciąg ul. Mateckiego i bł. Marka z Aviano) przebiega przez teren zabudowany.

Na odcinku od skrzyżowania z ul. Obornicką do skrzyżowania z ul. Morasko/Marka z Aviano po stronie zachodniej drogi znajdują się tereny o zabudowie mieszkalnej. Po stronie wschodniej tereny o zabudowie mieszkalnej wielorodzinnej i tereny niezagospodarowane (łąki). Na długości osiedla mieszkalnego po stronie wschodniej zlokalizowany jest chodnik szerokości 1,5-2,0m o nawierzchni z brukowej kostki betonowej.

Jezdnia ul. Mateckiego szerokości ok. 6.0 m o nawierzchni bitumicznej i o przekroju drogowym, pobocza gruntowe szerokości od 0.75 do 1.0 m. Odwodnienie ulicy powierzchniowe poprzez spadki podłużne i poprzeczne do rowu przydrożnego albo w pas zieleni.

W ciągu ul. Mateckiego zlokalizowane są dwa przystanki komunikacji miejskiej o gruntowej nawierzchni peronów: przystanek Mateckiego MAGO02 (po stronie zachodniej drogi) – bez infrastruktury przystankowej oraz przystanek Mateckiego MAGO01 (po stronie wschodniej drogi) wyposażony w wąską wiatę przystankową (szerokości 0.3m) i kosz na śmieci.

Na odcinku budowy chodnika droga powiatowa nr 5824P (ul. Mateckiego i ul. Marka z Aviano) powiązana jest z innymi drogami publicznymi poprzez skrzyżowania zwykłe:

- z drogą wojewódzką nr 433 (ul. Obornicka) klasy G,
- z drogą powiatową nr 5823P (ul. Morasko) klasy Z.

4. Stan projektowany

4.1. Podstawowe parametry projektowe

Poniżej zestawiono parametry techniczne ul. Mateckiego (droga powiatowa nr 5824P). Parametry te są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2018, poz. 1474).

Droga powiatowa nr 5824P

| | |
|------------------------------|---------------------------------------|
| - klasa drogi: | Z (zbiorcza), |
| - przekrój poprzeczny: | 1x2, |
| - prędkość dopuszczalna: | 50 km/h, |
| - prędkość miarodajna: | 60 km/h, |
| - szerokość pasa ruchu: | 3,00 m |
| - szerokość chodnika: | 2,00 m (chodnik odsunięty od jezdni), |
| - szerokość pobocza ziemnego | 0,75 m – 1.00 m, |
| - dostępność: | częściowo ograniczona. |

4.2. Rozwiązania sytuacyjne

Wzdłuż ul. Mateckiego, po stronie wschodniej, za rowem przydrożnym zaprojektowano dwa odcinki chodnika o szerokości 2.0 m, tj. odcinek 1 o długości ok. 257 m - od skrzyżowania z ul. Obornicką do początku istniejącego chodnika przy osiedlu mieszkaniowym oraz odcinek 2 o długości ok. 315 m – od końca istniejącego chodnika do skrzyżowania z ul. Marka z Aviano.

Chodnik zaprojektowano głównie za rowem przydrożnym z odsunięciem od linii istniejących drzew, celem ograniczenia ingerencji w system korzeniowy drzew a na końcowym odcinku przy krawędzi jezdni ul. Mateckiego (chodnik od jezdni oddzielony opaską z kostki kamiennej).

Odwodnienie chodnika na odcinku od początku budowy do km ok. 0+700 powierzchniowe do istniejącego rowu przydrożnego lub w pas zieleni, na pozostałym odcinku poprzez wpusty uliczne i przykanaliki do projektowanej kanalizacji deszczowej (chodnik przy krawędzi jezdni).

Wzdłuż ul. Mateckiego zlokalizowana jest sieć oświetleniowa w postaci opraw oświetleniowych z sodowymi źródłami światła zamocowanych na latarniach stalowych wysokości 9 m. Istniejące oprawy oświetleniowe zostaną wymienione na oprawy LED posiadające optykę drogową. Z uwagi na wykonanie peronu przystankowego jedna latarnia zostanie wymieniona na nową o wysokości 9 m. Przejście dla pieszych przy peronie przystankowym oraz przy skrzyżowaniu z ul. Marka z Aviano zostanie dodatkowo doświetlone – latarnie wysokości 6 m z oprawami LED i optyką dla przejść dla pieszych.

Na przystankach autobusowych zaprojektowano perony szerokości 2.5 m (szerokość łącznie z krawężnikiem) – z uwagi na ograniczenia terenowe brak jest możliwości wykonania szerszych peronów.

Obramowanie jezdni na długości platformy przystankowej krawężnikiem betonowym 20x30 cm wyniesionym na 18,0 cm w stosunku do poziomu jezdni.

Wzdłuż krawężnika, na długości krawędzi peronowej, w odległości 0.8m zaprojektowano fakturę ostrzegawczą o szerokości 0.3m z prefabrykowanych płyt betonowych z wypustkami, litych, barwionych w masie na kolor żółty oraz fakturę kierunkową szer. 0.3m z prefabrykowanych płyt betonowych (wyniesione prążki) koloru jasnoszarego. Dodatkowo na przystankach przy fakturze ostrzegawczej w odległości 7.0m od linii zatrzymania autobusu zlokalizowano tzw. „miejsce oczekiwania” o wymiarach 0.8x1.5 m, pole oczekiwania szer. 0.4x0.8 m (faktura C4) – prefabrykowane płyty betonowe barwione w masie na kolor jasnoszary.

Na przystankach autobusowych (ze względu na ich szerokość) brak jest możliwości ustawienia wiat przystankowych – zgodnie z §119 ust. 10 rozporządzenia [5] wiata powinna być odsunięta od krawędzi jezdni drogi na odległość min. 2.5 m. Perony przystankowe zostaną wyposażone w betonowe kosze na śmieci (typ KOS-03_CHO-UL/PL/SK/PA/TO/TZ, zgodnie z Katalogiem mebli miejskich) oraz ławki z oparciem i podłokietnikiem – LAW-06-CHO-UL/PL/SK/PA/TO/TZ.

Na przejściach dla pieszych również zastosowano system Faktur Oznaczeń Nawierzchni oraz tzw. „łapacze” – w odległości 0.5 m od krawędzi jezdni zaprojektowano fakturę ostrzegawczą o szerokości 0.3m z prefabrykowanych płyt betonowych z wypustkami, litych, barwionych w masie na kolor żółty oraz

fakturę kierunkową oraz fakturę uwagi (C2) z prefabrykowanych płyt betonowych barwionych w masie na kolor jasnoszary o wymiarach 0.4x0.4 m (wyniesione kwadraty). Na przejściu dla pieszych przez skrzyżowanie z ul. Mateckiego zastosowano dodatkowo do krawędzi jezdni fakturę kierunkową – płytki uwagi (wyniesione kwadraty) - dwa rzędy prefabrykowanych płyt betonowych o wymiarach 0.3x0.3m

Elementy małej architektury, lokalizowane w miejscach odpoczynku, zostaną zrealizowane zgodnie z Katalogiem mebli miejskich Poznania: ławka z oparciem i podłokietnikiem – LAW-06-CHO-UL/PL/SK/PA/TO/TZ i betonowy kosz na śmieci – KOS-03_CHO-UL/PL/SK/PA/TO/TZ.

4.3 Projektowane oznakowanie pionowe

W stosunku do istniejącego oznakowania pionowego wprowadzono niewielkie zmiany – ze względu na wprowadzone dodatkowe progi zwalniające zaprojektowano znaki A-11a z tabliczką T-1 (20m) oraz zgodnie z decyzją Zarządu Dróg Miejskich w ciągu ul. Mateckiego, znakiem B-33, wprowadzono ograniczenie prędkości do 50 km/h.

Należy zastosować znaki z grupy wielkości średnich. Na lica znaków należy zastosować folię odblaskową II typu. Słupki do znaków z rur stalowych ocynkowanych $\phi 60$ mm, rura zaślepiona od góry. Wielkość fundamentów pod konstrukcję znaków musi zapewnić trwałość zamocowania.

4.4 Projektowane oznakowanie poziome

Przed przystankami autobusowymi wprowadzono dodatkowe progi zwalniające wyspowe prefabrykowane i wydłużono linię podwójną ciągłą P-4. Na przystanku MAGO01 zaprojektowano linię przystankową P-17 długości 30 m.

Pozostające oznakowanie poziome w ul. Mateckiego na odcinku od początku działki nr 799/2 do skrzyżowania z ul. Marka z Aviano przewidziano do odnowienia.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowarstwowe farbą chemoutwardzalną, grubość nakładanej warstwy od 0,3 do 0,8 mm.

4.5. Urządzenie bezpieczeństwa ruchu

Wzdłuż projektowanego miejsca odpoczynku zlokalizowanego na pierwszym odcinku chodnika, ze względu na bezpośrednią lokalizację miejsca odpoczynku przy rowie przydrożnym, zaprojektowano balustradę ochronną U-11a typu szczeblinkowego (balustrada ZAP-06-HO-UL zgodnie z Katalogiem mebli miejskich).

5. Termin realizacji

Przewidywany termin wprowadzenia projektowanego oznakowania pionowego i poziomego – IV kwartał 2020.