
 PROSYSTEM <small>Biuro Projektów i Realizacji Inwestycji</small>	
<i>Biuro Projektów i Realizacji Inwestycji PROSYSTEM</i> os. B. Śmiałego 30/75, 60-682 Poznań 61 622 95 18 <i>biuro@prosystem-poznan.pl</i>	<i>Gmina Suchy Las</i> ul. Szkolna 13, 62-002 Suchy Las tel. 061 8125-181 e-mail: <i>ug@suchylas.pl</i>

PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przebudowa ul. Brzask w Suchym Lesie

Docelowa organizacja ruchu

Egz. 1

ZATWIERDZENIE NR Z DN		
PROJEKTANT	<i>mgr inż. Rafał Kupś</i>	
SPRAWDZAJĄCY	<i>mgr inż. Jacek Tomaszewski</i>	
<i>Poznań, dn. 08.11.2018r.</i>		

SPIIS TREŚCI:

A.	CZĘŚĆ OPISOWA.....	2
1.	Podstawa opracowania.....	2
2.	Przedmiot opracowania.	2
3.	Lokalizacja obiektu.....	2
4.	Istniejący układ drogowy.....	2
5.	Rozwiązania projektowe.	2
5.1.	Zakres przebudowy.....	2
5.2.	Parametry projektowanego układu drogowego.....	3
5.3.	Oznakowanie pionowe.....	3
5.4.	Oznakowanie poziome.	4
5.5.	Uwagi.	5
5.6.	Uzasadnienie wprowadzenia docelowej organizacji ruchu.....	5
5.7.	Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu.....	5
B.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	6

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

1. Podstawa opracowania.

- Zlecenie oraz wytyczne projektowe Inwestora
- Aktualizowana mapa zasadnicza do celów projektowych w skali 1:500
- Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego
- Badania geotechniczne podłoża gruntowego
- Wizja lokalna
- Obowiązujące przepisy i normy w zakresie Prawa Budowlanego

2. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany branży drogowej przebudowy ul. Brzask w Suchym Lesie.

3. Lokalizacja obiektu.

Inwestycja zlokalizowana jest w Poznaniu na terenie działek o następujących numerach ewidencyjnych: 187/1 oraz 198/4, obręb Suchy Las.

4. Istniejący układ drogowy.

Ulica Brzask jest drogą dwukierunkową bez przejazdu.

Parametry ul. Brzask są następujące:

- droga klasy D,
- przekrój daszkowy,
- szerokość jezdni około 5 m,
- nawierzchnia jezdni umocniona frezową bitumiczną,
- odwodnienie powierzchniowe.

Ulica Brzask łączy się z ul. Bogusławskiego poprzez skrzyżowanie typu T.

Parametry ul. Bogusławskiego są następujące:

- droga klasy L,
- przekrój daszkowy uliczny,
- szerokość jezdni 6 m,
- nawierzchnia jezdni bitumiczna,
- chodnik jednostronny oddzielony od jezdni pasem zieleni,
- odwodnienie przy pomocy kanalizacji deszczowej.

5. Rozwiązania projektowe.

5.1. Zakres przebudowy.

Projekt przebudowy ul. Brzask obejmuje wykonanie następujących elementów:

- jezdnie o nawierzchni z kostki drogowej betonowej,
- plac do zawracania z kostki drogowej betonowej,
- zjazdy na posesje o nawierzchni z kostki drogowej betonowej,
- chodniki o nawierzchni z kostki drogowej betonowej,
- zabruki o nawierzchni z kostki drogowej betonowej,
- odwodnienie nawierzchni drogowych przy pomocy kanalizacji deszczowej,
- oświetlenie uliczne,
- zieleń drogowa.

5.2. Parametry projektowanego układu drogowego.

Przebudowywana ulica Brzask posiadać będzie następujące parametry:

- klasa drogi „D”,
- prędkość projektowa 50 km/h,
- długość 97,14 m
- kąt pomiędzy osią jezdni i osią jezdni ul. Bogusławskiego 90°,
- oś składająca się z dwóch odcinków prostych połączonych łukiem poziom o promieniu 20 m,
- jezdnia o szerokości 5 m, o ruchu dwukierunkowym,
- wykraglenie krawędzie jezdni na skrzyżowaniu z ul. Bogusławskiego łukami o promieniu 6 m,
- pochylenie podłużne w granicach od 1,5% do 6%
- pochylenie poprzeczne jednostronne 2% na odcinku od km 0+013,53 do km 0+040,00
- przekrój daszkowy 2% na odcinku od km 0+060,00 do km 0+100,14
- ograniczenie nawierzchni krawężnikami.

Ze względu na to, że ul. Brzask jest drogą bez przejazdu, na jej końcu zaprojektowano plac do zawracania. Projektowany plac do zawracania posiada następujące parametry:

- długość 12,50 m
- szerokość 12,50 m
- wykraglenie krawędzi na połączeniu z jezdnią ul. Brzask łukami o promieniu 4,00 m i 6,00 m,
- pochylenie podłużne w granicach od 1,5% do 2,7%,
- przekrój daszkowy 2%,
- ograniczenie nawierzchni krawężnikami.

Projekt przewiduje przebudowę 3 istniejących zjazdów.

Minimalna szerokość jezdni zjazdu indywidualnego wynosi 3,00 m.

Na przecięciu krawędzi nawierzchni zjazdów i drogi zastosowano skosy 1 : 1.

Pochylenia podłużne zjazdów skierowane są w kierunku jezdni ul. Brzask i zawierają się w granicach od 1% do 5%.

Projektowane ciągi piesze połączone będą z istniejącym chodnikiem zlokalizowanym w pasie drogowym ul. Bogusławskiego poprzez projektowane przejście dla pieszych przez jezdnię ul. Bogusławskiego.

Zaprojektowano następujące odcinki chodników:

- chodnik o szerokości 4,00 m od istniejącego chodnika zlokalizowanego w pasie drogowym ul. Bogusławskiego do projektowanego przejścia dla pieszych przez ul. Bogusławskiego,
- chodni lewostronny w rejonie skrzyżowania ul. Brzask z ul. Bogusławskiego,
- chodnik prawostronny o szerokości 2,00 m przylegający do krawędzi jezdni ul. Brzask,
- dojścia do posesji w ilości 7 szt.
- chodnik od krawędzi jezdni ul. Bogusławskiego do istniejącego chodnika w ul. Bogusławskiego.

Zaprojektowane pochylenia poprzeczne nawierzchni chodników zawierają się w granicach od 1% do 3%, a pochylenia podłużne nie przekraczają 6%.

Ze względu na różnicę wysokości w ciągu chodnika stanowiącego dojście z działki nr 187/1 do posesji zlokalizowanej na działce nr 198/3 zastosowano schody terenowe o 3 stopniach szerokości 35 cm i wysokości 14,6 cm. Dojście do tej posesji przez osoby niepełnosprawne jest możliwe poprzez drugie wejście zlokalizowane w km 0+031,58.

5.3. Oznakowanie pionowe.

Na ul. Brzask nie ma istniejącego oznakowania pionowego.

Znaki drogowe oraz ich usytuowanie powinno spełniać wymagania zawarte w Rozporządzeniu 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 umieszczenia na drogach, z późniejszymi zmianami.

Wymagania techniczne dotyczące projektowanego oznakowania pionowego:

- grupa wielkości znaków (S) - „znaki średnie”: A-7, D-1, pozostałe znaki - grupa wielkości (M) – „znaki małe”,
- folia odbłaskowa na znakach minimum typu 1.
- znaki należy umieszczać na konstrukcjach wsporczych z materiałów trwałych, bądź innych przewidzianych w przepisach,
- odległości znaków od jezdni, wysokości ich umieszczania oraz ustawienie tarczy znaków winno być zgodnie z odpowiednimi przepisami,
- wszystkie znaki winny mieć znak bezpieczeństwa oraz aprobatę techniczną dopuszczającą wyrób do stosowania,
- znaki należy umieścić na słupkach z rur stalowych Ø 70 mm z zabezpieczeniem przed obracaniem,
- w celu zachowania odległości znaku od krawędzi jezdni nie większej niż 2 m należy stosować wysięgniki.

Wykaz projektowanych znaków pionowych:

L.p.	Symbol znaku	Wygląd znaku	Opis znaku	Ilość znaków
1	A-7		ustęp pierwszeństwa	1
2	B-25		zakaz wyprzedzania	1
3	D-1		droga z pierwszeństwem	2
4	D-4a		droga bez przejazdu	1
5	D-6		przejście dla pieszych	4

5.4. Oznakowanie poziome.

Na ul. Brzask nie ma istniejącego oznakowania poziomego.

Wymagania techniczne dotyczące projektowanego oznakowania poziomego:

- oznakowanie wykonać jako cienkowarstwowe,
- parametry techniczne, usytuowanie oznakowania i ich wzory winny być zgodne z odpowiednimi przepisami,
- należy stosować materiały wyłącznie atestowane.

Wykaz projektowanych znaków poziomych:

L.p.	Symbol znaku	Opis	Ilość	
			[m]	[m ²]
1.	P-1e	linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka	5	0,60
2.	P-10	przejście dla pieszych	11,50	23,34
3.	P-13	linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów	4,50	1,23
4.	P-14	linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów	4,50	2,25

5.5. Uwagi.

W zakresie objętym projektem nie występują bariery architektoniczne mogące utrudniać poruszanie się osobom niepełnosprawnym.

Realizacja projektu powinna być zgodna ze Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi wykonania i odbioru robót oraz Polskimi Normami.

5.6. Uzasadnienie wprowadzenia docelowej organizacji ruchu.

Powodem wprowadzenia nowej organizacji ruchu jest przebudowa ul. Brzask w Suchym Lesie.

Celem projektowanych zmian jest regulacja ruchu drogowego i zapewnienie bezpieczeństwa dla uczestników ruchu drogowego za pomocą nowego oznakowania.

5.7. Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu.

Wprowadzenie nowej organizacji ruchu przewiduje się na 2018 rok.

O szczegółowym terminie zadecyduje Inwestor.

Opracował:



mgr inż. Rafał Kupś
Poznań, listopad 2018 r.

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

PLAN ORIENTACYJNY	rys. nr 01	skala 1:10 000
PLAN SYTUACYJNY	rys. nr 02	skala 1:500