

WD.RDI.427.2.2.2024

**Wydział Przygotowania Inwestycji
w/m**

Wytyczne do projektowania przebudowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Tarnowska – Bohaterów Warszawy, dla inwestycji pn. „Poprawa transportowej mobilności mieszkańców Kielc poprzez budowę i przebudowę infrastruktury pieszorowerowej oraz przystanków komunikacji miejskiej.

Zadanie 1 – Odcinek ?.. – ul. Bohaterów Warszawy i ul. Szczecińska

1. Zadanie zaprojektować w oparciu o obowiązujące przepisy dotyczące dróg publicznych oraz oznakowania drogowego jak również w zgodności z Wzorcami i standardami rekomendowanymi przez Ministra właściwego ds. transportu.
2. Projekt organizacji ruchu opracować uwzględniając następujące warunki:
 - a) Plan sytuacyjny obowiązkowo ma składać się z dwóch odrębnych rysunków zawierających:
 - oznakowanie / elementy sygnalizacji istniejące i do demontażu / usunięcia,
 - oznakowanie / elementy sygnalizacji istniejące (pozostawione) i projektowane.W przypadku braku znaków przeznaczonych do demontażu wystarczająca jest tylko plansza z projektowaną organizacją ruchu.
 - b) Plan sytuacyjny powinien zawierać wszystkie elementy zagospodarowania terenu mające wpływ na ruch (m.in. słupy oświetleniowe, maszty sygnalizacyjne, stałe urządzenia w chodniku zawężające skrajnie, drzewa, wiaty przystankowe, zjazdy, zjazdy pożarowe, murki oporowe, kapliczki itp.).
 - c) Zwymiarować na planie sytuacyjnym wszystkie elementy drogi (szerokości jezdni, pasów ruchu, chodnika, stanowisk postojowych, zieleńców itd.).
 - d) Oznakowanie poziome zaprojektować jako grubowarstwowe gładkie.
 - e) Przeanalizować źródła i cele ruchu pieszego, ustalić miejsca koncentracji pieszych i na tej podstawie zaprojektować przejścia dla pieszych, odpowiednie wygrozdzenia (jeżeli jest taka zasadność).
 - f) Załączyć zestawienie znaków poziomych, pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (m.in. liczbę, wielkość znaków pionowych, typ folii, rodzaj urządzenia brd, rodzaj i ilości znaków poziomych) wraz z rysunkami szczegółowymi w uzasadnionych przypadkach.
 - g) Zakres projektu organizacji ruchu musi zawierać całość oznakowania w zakresie mającym wpływ na projektowane zadanie. W uzasadnionych przypadkach musi obejmować wszystkie znaki wynikające z realizacji planowanego zadania (np. przy znakach strefowych ograniczenia prędkości, tonażu należy przedstawić wszystkie lokalizacje zapewniające szczelność strefy, na skrzyżowaniach /połączeniach zakres musi uwzględniać całość oznakowania dla regulacji zasad pierwszeństwa). Przy poszerzonym zakresie na planie

sytuacyjnym przedstawić całość organizacji ruchu dla danego odcinka / skrzyżowania (nie tylko znaki B-18, B-43, D-20, D-1, A-7 itd.).

3. Parametry wysp dzielących, geometrii drogi, infrastruktury dla pieszych, rowerzystów itp., muszą zapewnić zlokalizowanie projektowanych znaków drogowych, masztów sygnalizacyjnych, słupów oświetleniowych czy urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego z zachowaniem skrajni drogowej.
4. Szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie odpowiednich pól widoczności w rejonie krzyżowania się torów jazdy rowerzystów i pojazdów, a także w miejscach konfliktów z ruchem pieszym. Przy weryfikacji warunków widoczności uwzględnić również istniejące rozmieszczenie drzew i krzewów.
5. Droga dla rowerów powinna być zlokalizowana po zewnętrznej stronie układu komunikacyjnego, w szczególności w miejscach przejść dla pieszych i przystanków autobusowych. Nie dopuszcza się prowadzenia ruchu rowerowego przy krawędzi jezdni, bez pozostawienia bezpiecznej strefy akumulacji dla pieszych przed przejściami oraz w rejonie wymiany pasażerów komunikacji zbiorowej.
6. Projektowana sygnalizacja świetlna wraz z zaprojektowanym systemem detekcji powinna umożliwiać pracę sygnalizacji w systemie obszarowego sterowania ruchem będącym przedmiotem trwającego zadania inwestycyjnego. Dokumentacja na wykonanie dodatkowych elementów sygnalizacji świetlnej powinna być więc odrębnym projektem zmiany sygnalizacji świetlnej, jednak opracowanym na przyjętych już założeniach sterowania ruchem na skrzyżowaniu ulic Tarnowska – Bohaterów Warszawy. Dokumentacja nie może również w istotny sposób naruszać nadrzędnych zasad obszarowego sterowania, co również jest przedmiotem trwającego wdrożenia systemu ITS w Kielcach.

KIEROWNIK REFERATU
Inżynierii Ruchu i Systemów Sterowania

mgr inż. Krzysztof Pawlak