

Zawartość opracowania:

▪ Podstawa opracowania	2
▪ Przedmiot i zakres opracowania	2
▪ Opis stanu istniejącego	3
▪ Rozwiązania konstrukcyjne	3
▪ Oznakowanie poziome i pionowe	4

1. Podstawa opracowania

Niniejszy projekt sygnalizacji świetlnej opracowano w oparciu o następujące materiały wyjściowe:

- a) umowę nr SP.3431-9/2007 z dnia 2007-04-24 zawartą z Powiatowym Zarządem Dróg w Sieradzu
- b) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów świetlnych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. Nr 220 z 2003 roku poz. 2181)
- c) Rozporządzenie 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).
- d) 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. Nr 43, poz. 430)
- e) Ustawa z 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (jednolity tekst Dz. U. Nr 58 z 2003 r. poz. 515 z późniejszymi zmianami).

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy przebudowy skrzyżowania ulic **Warcka - Żwirki i Wigury – Toruńska w Sieradzu**. Obejmuje ona: wymianę krawężnika na całości ulic objętych opracowaniem wraz z korektą promieni łuków, wykonanie nowej warstwy wiążącej oraz ścieralnej nawierzchni na wszystkich wlotach na skrzyżowaniu, przebudowy ciągów pieszych oraz wymiany całości oznakowania poziomego i pionowego.

3. Opis stanu istniejącego

Skrzyżowanie ulic Warcka - Żwirki i Wigury – Toruńska jest usytuowane w centralnej części Sieradza, w dzielnicy staromiejskiej. Skrzyżowanie to jest ważnym punktem komunikacyjnym w miejscowości. Ze względu na swoje umiejscowienie jest ono obciążone ruchem lokalnym, zwłaszcza w godzinach szczytu. Jest to skrzyżowanie czterowłotowe, gdzie dwa wloty tworzy ulica Warcka, jeden wlot tworzy ulica Toruńska oraz jeden ulica Żwirki i Wigury. Stan nawierzchni zarówno chodników jak i jezdni jest zły i wymaga remontu kompleksowego.

Ulice Warcka i Toruńska w rejonie skrzyżowania posiada jezdnię o szerokości 7,8 m oraz chodniki przyjezdniowe po obu stronach. Oddzielony od jezdni pasem zieleni jest jedynie chodnik w ulicy Toruńskiej po stronie prawej (w kierunku od skrzyżowania). Ulica Żwirki i Wigury posiada jezdnię o szerokości 8,0 m oraz chodniki przyjezdniowe po obu stronach. Skrzyżowanie jest skrzyżowaniem czterowłotowym o lekko przesuniętym i ustawionym pod kątem wlocie ulicy Toruńskiej. Ze względu na ostry kąt pomiędzy ulicą Toruńską i Warcką prawoskręt z ulicy Warckiej w ulicę Toruńską jest wydzielony i oddzielony wyspą, która służy jako azyl dla ruchu pieszego. Zastosowane jest pierwszeństwo przejazdu na ciągu ulic Żwirki i Wigury i Toruńskiej. Wszystkie wloty są jednopasowe dwukierunkowe.

Ruch na skrzyżowaniu uporządkowany jest znakami drogowymi pionowymi. Organizacyjnie ulica Warcka jest podporządkowana względem ulic Toruńskiej i Żwirki i Wigury. Na wszystkich wlotach znajdują się przejścia dla pieszych oznakowane znakami poziomymi P-10.

4. Rozwiązania konstrukcyjne

Na całym odcinku przebudowywanej jezdni projektuje się wykonać wymianę krawężnika na nowy podnosząc go średnio o 4 cm tak aby po wykonaniu warstwy ścieralnej o grubości 4cm wystawał nad powierzchnię jezdni 12 cm. Na przejściach i zjazdach należy zaniżyć krawężnik aby wystawał maksymalnie 1 cm dla pieszych i 3 cm na zjazdach.

Na części jezdni należy przeprowadzić miejscowe jej frezowanie w celu nadania jej odpowiednich spadków poprzecznych, zlikwidowania pofałdowań i nierówności.

Całość ciągów pieszych została ujęta do przebudowy polegającej na wymianie obrzeży i nawierzchni chodników na kostkę brukową betonową.

Konstrukcję jezdni na poszerzeniach występujących przy korygowanych łukach przyjęto przy założeniu ruchu kategorii KR-3.

- poszerzenie jezdni:

4 cm	- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
12 cm	- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
20 cm	- podbudowa zasadnicza z chudego betonu
15 cm	- warstwa odsączająca z piasku
51 cm	- razem

- chodniki i opaski:

6 cm	- nawierzchnia z kostki betonowej
5 cm	- podsypka cementowo – piaskowa 1:4
11 cm	- razem

- jezdni warstwa ścieralna :

4 cm beton asfaltowy

5. Oznakowanie poziome i pionowe

Oznakowanie poziome i pionowe należy wykonać według załączonego planu sytuacyjnego – rysunek 1.

Oznakowanie poziome wykonać po położeniu i wyschnięciu warstwy ścieralnej nawierzchni. Oznakowanie wykonać w technice cienkowarstwowej.

Oznakowanie pionowe wykonać należy z folii odblaskowej I generacji. Wielkość znaków zastosowana na skrzyżowaniu to znaki z grupy S (średnie). Znaki należy montować z zachowaniem odpowiednich odległości i wysokości określonych w

Dzienniku Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 roku poz.2181. Jeżeli na planie znak jest zlokalizowany na sygnalizatorze, to należy go przymocować do słupka sygnalizatora za pomocą wysięgnika.

W obrębie całego skrzyżowania w celu wyeliminowania zatrzymywania się pojazdów jak i przechodzenia przez jezdnię w miejscach niedozwolonych należy zamontować bariery chodnikowe ochronne w formie zabudowy modułowej ze słupów o wysokości 110 cm i pręseł skręcanych śrubami.