

Urząd Miasta Zgierza

WPLYNEŁO
Starostwo Powiatowe w Zgierzu
WYDZIAŁ KOMUNIKACJI

26.10.2015

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Miasto Zgierz

DROGA GMINNA 120839E

ul. Dąbrowskiego / ul. Popietuszki / ul. Śniechowskiego / ul. Struga / ul. Łukasińskiego

Stan: Wrzesień 2015

Projekt: 15169

Projektował:	mgr inż. Krzysztof Albrecht
Specjalista ds. Organizacji, Zarządzania i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	
 Krzysztof Albrecht Project Manager	

LEHMANN+PARTNER POLSKA SP. Z O.O.



ul. Marii Dąbrowskiej 8; 62 - 500 Konin
telefon: 063/2467445, telefax: 063/2467446
e-mail: info@lehmann-partner.pl
internet: <http://www.ewidencjadrog.pl>

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

- I. Strona tytułowa
- II. Zawartość opracowania
- III. Karta uzgodnień
- IV. Opis techniczny
 - 1. Podstawa opracowania
 - 2. Przedmiot i zakres opracowania
 - 2.1 Przedmiot opracowania
 - 2.2 Zakres opracowania
 - 3. Charakterystyka drogi oraz ruchu na drodze
 - 3.1 Przebieg trasy w planie
 - 3.2 Parametry techniczne
 - 3.3 Charakterystyka ruchu
 - 4. Opis wprowadzonych zmian
 - 5. Oznakowanie poziome
 - 6. Oznakowanie pionowe
 - 7. Urządzenia BRD
 - 8. Termin obowiązywania projektu stałej organizacji ruchu
 - 9. Wykaz znaków

KARTA UZGODNIEN

URZĄD MIASTA ZGIERZA
Wydział Inwestycji i Rozwoju
95-100 Zgierz, Plac Jana Pawła II 16
tel. 42 716 28 54

Podinspektor

Kamil Grodzki
Kamil Grodzki

Uzgodniono bez uwag 20.10.15r.

STAROSTWO POWIATOWE
w ZGIERZU
WYDZIAŁ KOMUNIKACJI
95-100 ZGIERZ, ul. DŁUGA 40

ZATWIERDZAM

Z up. STAROSTY

2015-11-04

Tomasz Wojciechowski

data *podpis i pieczęć*
Wydziału Komunikacji

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt stałej organizacji ruchu opracowano na zlecenie Urzędu Miasta Zgierz. Umowa zawarta w rezultacie dokonania przez Zamawiającego wyboru oferty w trybie pisemnego konkursu ofert (znak sprawy: IR.11.PN.2015) w dniu 03.08.2015 r. pomiędzy Urzędem Miasta Zgierz, a firmą Lehmann + Partner Polska Sp. z o.o.

Podstawę opracowania stanowią:

- podkłady mapowe
- pomiar inwentaryzacyjny w terenie,
- pomiar GPS,
- Ustawa z dnia 20.06.1997 r. prawo o ruchu drogowym. Tekst jednolity Dz. U. z 2012r., poz. 1137, z późniejszymi zmianami.
- Ustawa z dnia 21.03.1985r. o drogach publicznych. Tekst jednolity Dz. U. Nr 2013.260 z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2003r. Dz. U. Nr 177, poz. 1729).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Załącznik 1-4 (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181, z późniejszymi zmianami).
- 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. Nr 43, poz. 430 z 1999r.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 roku poz. 1393).

2. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

2.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na drodze gminnej nr 120839E na terenie miasta Zgierz w powiecie zgierskim w województwie łódzkim. Celem projektu jest dostosowanie oznakowania do obowiązujących przepisów oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drodze gminnej. Opracowanie nie obejmuje skrzyżowań z drogami krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi. Do celów poglądowych projekty organizacji ruchu przedstawiają rzeczywiste oznakowanie na tych skrzyżowaniach jednakże modyfikacje i uzupełnienia tego oznakowania nie są częścią niniejszego opracowania.

2.2 Zakres opracowania

Projekt stałej organizacji ruchu obejmujący oznakowanie pionowe i poziome drogi gminnej nr 120839E na terenie miasta Zgierz.

Projekt zmiany planu sytuacyjnego stałej organizacji ruchu opracowano na mapach ewidencyjnych w skali 1:1000. Na mapę tą naniesiono usytuowanie znaków pionowych, poziomych (znaki podłużne i poprzeczne, strzałki, znaki uzupełniające) oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

3. CHARAKTERYSTYKA DROGI ORAZ RUCHU NA DRODZE

3.1 Przebieg trasy w planie

- Przebieg drogi: ul. Dąbrowskiego / ul. Popiełuszki /
ul. Śniechowskiego / ul. Struga /
ul. Łukasińskiego
- Obszar opracowania: od km 0+000 do km 3+255

3.2 Parametry techniczne

- Przekrój poprzeczny: przekrój uliczny
- Liczba jezdni: droga jednojezdniowa
- Rodzaj ruchu: ruch dwukierunkowy
- Sygnalizacja świetlna: występuje
- Obowiązująca prędkość: 30 / 40 / 50 km/h
- Szerokość jezdni: do 5,6 m do 7,6 m
- Szerokość chodników: od 0,5 m do 9,1 m
- Szerokość poboczy: -
- Rodzaj nawierzchni jezdni: bitumiczna / prefabrykaty betonowe
- Rodzaj nawierzchni chodników: prefabrykaty betonowe / kostka prefabrykowana /
brukowcowa / kostki kamiennej

3.3 Charakterystyka ruchu

Droga gminna nr 120839E (ul. Dąbrowskiego / ul. Popiełuszki / ul. Śniechowskiego / ul. Struga / ul. Łukasińskiego) przebiega od drogi G 11E (ul. 1 Maja) do drogi K 71 (ul. Aleksandrowska). Na całej długości drogi ruch odbywa się w obu kierunkach. W ciągu drogi funkcjonuje zbiorowa komunikacja autobusowa. Na drodze brak przejazdów kolejowych mogących generować zatory w ruchu drogowym. Od skrzyżowania z drogą K 91 (ul. Łódzka) do skrzyżowania z drogą gminną G 120991E (ul. Pułaskiego) występuje ograniczenie prędkości do 40 km/h, natomiast od skrzyżowania z drogą G 8E (ul. Kolorowa) do skrzyżowania z drogą gminną G 1E (ul. Barwnikowa) oraz od drogi G 120933E (ul. Miroszewska) do skrzyżowania z drogą K 71 (ul. Aleksandrowska) występuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Ruch pieszych odbywa się po istniejących

chodnikach. W przypadku braku chodników ruch pieszych odbywa się tuż przy jezdni na zasadach ogólnych.

4. OPIS WPROWADZONYCH ZMIAN

Na drodze nr 120839E (ul. Dąbrowskiego / ul. Popiełuszki / ul. Śniechowskiego / ul. Struga / ul. Łukasińskiego) przejścia dla pieszych oznakowano znakami D-6 oraz liniami P-14. Znajdujący się na km 0+650 łuk poziomy oznakowano znakiem A-1 oraz B-33 ograniczającym prędkość do 30 km/h. Miejsca przystanków autobusowych nie zlokalizowanych w zatokach oznakowano liniami P-17. Przed znajdującymi się na drodze przejściami dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej wyznaczonymi pomiędzy skrzyżowaniami zaprojektowano znaki A-16. Miejsca zmian nawierzchni jezdni oznakowano odpowiednio wcześniej znakami A-30 wraz z tabliczkami T-3 o treści „Zmiana nawierzchni”. Na odcinku przebiegającym pomiędzy drogą G 4E (ul. Boruty), a drogą G 120933E (ul. Miroszewska) zaproponowano znak B-36 zakazujący zatrzymywanie się na drodze oraz poboczu. Dodatkowo istniejące znaki ostrzegawcze przeniesiono w taki sposób, aby ich położenie było zgodne z wytycznymi znajdującymi się w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

5. OZNAKOWANIE POZIOME

Projektowane oznakowanie należy wykonać zgodnie z obowiązującymi wytycznymi.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości (także w warunkach dużej wilgotności),
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone,
- właściwym okresem trwałości,
- odpornością na zabrudzenie i ścieranie.

Rozmieszczenie oznakowania poziomego przedstawiono na planie sytuacyjnym załączonym w dokumentacji. Rodzaj oznakowania zamieszczono w wykazie tabelarycznym.

6. OZNAKOWANIE PIONOWE

Znaki i tablice oraz konstrukcje wsporcze znaków powinny być wykonane wg obowiązujących przepisów zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181, z późniejszymi zmianami.

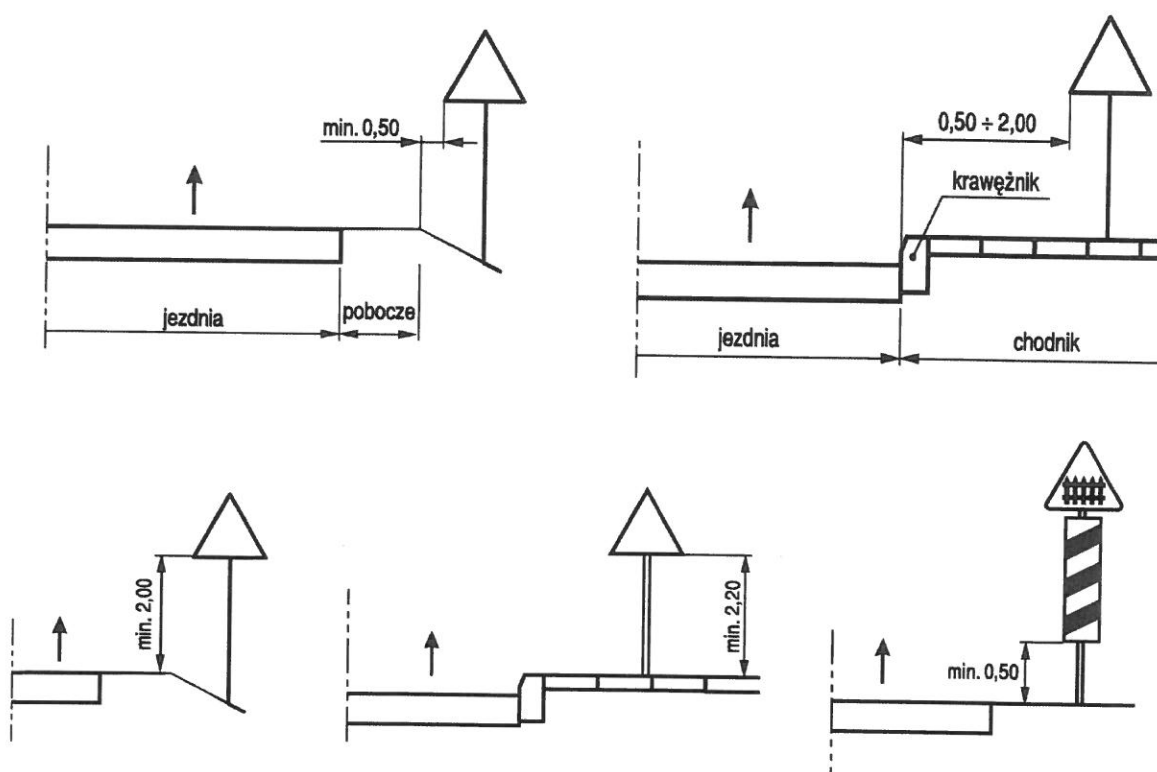
Dla rozpatrywanych ciągów dróg należy zastosować wielkość oraz typ odbłaskowości oznakowania pionowego zgodny z wytycznymi w pkt 1.2.1 i 1.2.2 załącznika 1 ww. rozporządzenia. Znaki należy ustawić wg lokalizacji jak na planie sytuacyjnym tak, aby były dobrze widoczne oraz tak, aby same nie ograniczały widoczności przy zachowaniu niżej wymienionych warunków:

- strona drogi wg właściwego schematu,
- odchylenie tarczy znaku odbłaskowego powinno wynosić ok. 5° w kierunku jezdni,
- odległość umieszczenia znaku (dolny skrajny punkt znaku) od krawędzi jezdni powinna wynosić ok. 0,5 m – 2,0 m,

- wysokość umieszczenia znaku (dolny skrajny punkt znaku) min. 2,0 m (min. 2,2 m dla znaków na chodniku), a dla znaków C-9 na wysepkach segregujących - min. 1,8 m
- znaki należy zamocować na słupkach metalowych o przekroju kołowym \varnothing od 50 do 60 mm.

Widoczność znaków musi być taka sama w dzień i w nocy z odległości umożliwiającej kierującym pojazdami oraz pieszym ich spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję. Wszystkie znaki i tablice winny być stabilnie połączone z podłożem tak, aby nie uległy samoistnemu przewróceniu.

Odległość znaków od krawędzi jezdni:



Rozmieszczenie oznakowania pionowego przedstawiono na planie sytuacyjnym załączonym w dokumentacji.

7. URZĄDZENIA BRD

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być wykonane wg obowiązujących przepisów. Na drodze można umieszczać urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie właściwie oznaczone dla których:

- wydano certyfikat na znak bezpieczeństwa, wykazujący, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie odpowiednich norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych,
- dokonano oceny zgodności i wydano certyfikat lub deklarację zgodności z odpowiednią normą lub aprobatą techniczną,
- wydano atest lub certyfikat w kraju wytworzenia, co do których nie jest wymagane nadanie znaku bezpieczeństwa.

W urządzeniach bezpieczeństwa ruchu, z którymi mogą stykać się piesi, ze względu bezpieczeństwa należy eliminować możliwość skaleczeń lub innych obrażeń ciała poprzez zaokrąglenie promieniem $R_{min} = 2,5 \text{ mm}$ ostrych krawędzi urządzeń.

Wzory urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz szczegółowe zasady ich lokalizacji w planie i profilu drogowym są określone w opisach szczegółowych.

Rozmieszczenie urządzeń bezpieczeństwa ruchu przedstawiono na planach sytuacyjnych załączonych w dokumentacji.

8. TERMIN OBOWIĄZYWANIA PROJEKTU STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Planowany termin obowiązywania projektu stałej organizacji ruchu: 31 grudnia 2016 r.

Specjalista ds. Organizacji, Zarządzania
i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

.....*Krzysztof Albrecht*.....
Project Manager
podpis projektanta

9. WYKAZ ZNAKÓW

Tabela 1. Oznakowanie pionowe i urządzenia BRD

Symbol znaku	Stan	Ilość sztuk
A-2	istniejący	1
A-21	istniejący	1
A-29	istniejący	1
A-7	istniejący	8
B-2	istniejący	1
B-20	istniejący	2
B-21	istniejący	1
B-22	istniejący	1
B-33	istniejący	7
B-36	istniejący	14
C-12	istniejący	2
C-9	istniejący	2
D-1	istniejący	11
D-15	istniejący	6
D-18	istniejący	3
D-18a	istniejący	1
D-6	istniejący	19
E-2a	istniejący	2
E-4	istniejący	2
F-10	istniejący	1
F-6	istniejący	2
T-25a	istniejący	1
T-25c	istniejący	2
T-29	istniejący	1
T-6a	istniejący	1
T-6c	istniejący	1
U-12c	istniejący	1
U-5a	istniejący	2
Razem:	Istniejące	97
A-1	projektowany	1
A-16	projektowany	2
A-30	projektowany	1
B-33	projektowany	2
B-36	projektowany	4
D-1	projektowany	2
D-15	projektowany	1

D-6	projektowany	2
T-3a	projektowany	1
Razem:	Projektowane	16
B-33	likwidowany	1
B-36	likwidowany	3
D-1	likwidowany	2
T-25b	likwidowany	1
Razem:	Likwidowane	7

Tabela 2. Oznakowanie poziome

Symbol znaku	Stan	Powierzchnia (m ²)
P-10	istniejący	278,42
P-12	istniejący	5,29
P-14	istniejący	8,99
P-18	istniejący	23,93
P-1b	istniejący	14,36
P-1c	istniejący	1,53
P-1e	istniejący	8,46
P-20	istniejący	34,65
P-21a	istniejący	113,28
P-24	istniejący	0,36
P-2b	istniejący	4,85
P-4	istniejący	124,59
P-6	istniejący	88,44
P-7a	istniejący	33,4
P-7b	istniejący	50,47
P-8b	istniejący	2,21
P-8d	istniejący	1,51
P-8f	istniejący	5,55
Razem:	Istniejące	800,29
P-14	projektowany	8,9
P-17	projektowany	12,25
P-1e	projektowany	0,24
P-4	projektowany	7,65
Razem:	Projektowane	29,04

LEGENDA



krawędź jezdni

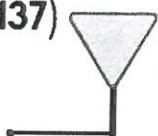


oś jezdni



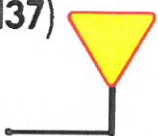
pikietaż

A-7 (IST) (0+137)



oznakowanie pionowe istniejące z pikietażem

A-7 (PROJ) (0+137)



oznakowanie pionowe projektowane z pikietażem

A-7 (USUN) (0+137)

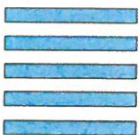


oznakowanie pionowe do usunięcia z pikietażem



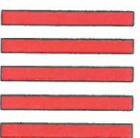
P-10

oznakowanie poziome istniejące



P-10

oznakowanie poziome projektowane



P-10

oznakowanie poziome do usunięcia