



Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa

Oddział w Łodzi

90-007 Łódź, Pl. Komuny Paryskiej 5A
NIP 725-002-89-48 REGON 470765247

STADIUM	Opracowanie nr PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	Egz.
INWESTYCJA	Przebudowa dróg gminnych: Ul. Jabłoniowej oraz Krętej w Zgierzu wraz z włączeniem do drogi krajowej nr 91	
INWESTOR	GMINA MIASTO ZGIERZ 95 -100 Zgierz, Plac Jana Pawła II 16	
BRANŻA	Drogowa	
SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU	1. Strona tytułowa 2. Plan orientacyjny 3. Opis techniczny 4. Inwentaryzacja istniejącego oznakowania rys. (SOR 1) 5. Stała organizacja ruchu (rys. SOR 2)	

Zespół autorski	Imię i nazwisko	Numer uprawnień	Podpis
Projektant	inż. Jadwiga Radomska-Zieleniewska	nr 297/81/WMŁ w specjalności konstrukcyjno- inżynieryjnej, w zakresie dróg	
Opracował	mgr inż. Sergiusz Madejak		
Wrzesień 2021			

OPIS

do projektu stałej organizacji ruchu

1. Podstawa i zakres opracowania

1.1. Podstawa opracowania

- Umowa ze Zleceniodawcą
- Mapa do celów projektowych
- Projekt budowlany przebudowy dróg
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2019 poz. 1643)
- Rozporządzenie 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 umieszczania na drogach (Dz.U. 2021 poz. 2066)
- Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2021 poz. 1641)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784)
- Wizja lokalna w terenie

1.2. Zakres opracowania

Niniejsze opracowanie jest projektem stałej organizacji ruchu w ulicach Jabłoniowej oraz Krętej (drogi gminne) oraz Ozorkowskiej (droga krajowa nr 91) w Zgierzu w związku z przebudową w/w ulic gminnych.

2 Opis techniczny zawierający charakterystykę drogi i ruchu na drodze

2.1. Stan istniejący

Istniejące ulice Jabłoniowa oraz Kręta są drogami obsługującą obiekty mieszkalnictwa jednorodzinnego oraz usługi nieuciążliwe. Jezdnie posiadają nawierzchnie gruntowe (fragmentarycznie asfaltowe) o szer. ok. 5,0m. Po obu stronach ulicy zlokalizowane są zjazdy do posesji. Ulica Jabłoniowa w swoim początku łączy się z drogą krajowa nr 91 w obsługując wszystkie relacje. Ulica Kręta natomiast posiada dostępność do DK 91 za pośrednictwem ul. Jabłoniowej (jest to jedyne powiązanie z układem komunikacyjnym zewnętrznym, kręta jest ulicą „ślepo” zakończoną). Po obu stronach ulic zlokalizowane są również ogrodzenia posesji. Ulice gminne prowadzą ruch głównie pojazdów osobowych. Ponadto prowadzą ruch pieszych i rowerów. Ruch pojazdów ciężarowych jest jedynie sporadyczny (np. samochody do wywozu śmieci). Ulice gminne w planie przebiegają w odcinkach prostych powiązanych – powiązane są ze sobą prostopadłymi łącznikami. W profilu droga przebiega w terenie zbliżonym do płaskiego, pochylenie zwiększa się w kierunku DK91 osiągając nie więcej niż. $\approx 3\%$. Wody opadowe odprowadzane są częściowo do istniejących wpustów oraz rozsączają się w gruntach chłonnych w pasie drogowym. Ulice są oświetlone

Włączenie w DK 91 funkcjonuje wg włączenia o parametrach zjazdu.

W pasie DK w rejonie włączenia ulicy Jabłoniowej zlokalizowane jest torowisko tramwajowe (aktualnie nie użytkowane), oraz chodnik z kostki betonowej, szer. 2,0m i oddzielony od krawędzi jezdni DK 91 zieleńcem. Chodnik znajduje się również po stronie przeciwnej – posiada szerokość 2,0m i przylega bezpośrednio do jezdni DK Z lewej strony wlotu ul. Jabłoniowej znajduje się przystanek autobusowy. Jezdnia DK posiada jezdnię dwukierunkową o nawierzchni asfaltowej o szerokości $\approx 8,0\text{m}$. Wody opadowe odprowadzane są do wpustów. Ulica jest oświetlona. Droga prowadzi ruch pojazdów osobowych, ciężarowych oraz autobusów o przeciętnym poziomie swobody ruchu. Ponadto prowadzi ruch pieszych (chodniki) oraz rowerów (obserwowany zarówno na chodnikach oraz jezdniach – DK nie posiada samodzielnych ciągów rowerowych). Obecne torowisko stwarza również możliwości dla poruszania się tramwajów. DK przebiega w terenie zabudowanym dla którego prędkość dopuszczalna wynosi 50km/h (nie występuje oznakowanie zmniejszające lub zwiększające prędkość). Po lewej stronie wlotu ul. Jabłoniowej w DK zlokalizowany jest przystanek autobusowy – jego lokalizacja wpływa na obniżenie przepustowości ruchu pojazdów na DK z uwagi na lokalizację uniemożliwiającą wyprzedzenie autobusu w trakcie postoju. Pas drogowy wyznaczony jest ogrodzeniami posesji, a ich lokalizacja oraz wysokość ($>1,0\text{m}$) ogranicza widoczność dla pojazdów wyjeżdżających z ulicy Jabłoniowej (trójkąt widoczności zawarto na rysunku SOR 2)

2.2. Rozwiązania projektowe

Ulice Jabłoniowa i Kręta posiadały będą jezdnie z kostek betonowych o szerokość min. 4,5m , jednostronny chodnik z kostki betonowej o szerokości 2,0m (fragmentarycznie zmniejszona lub zwiększona szerokość) Wysokościowo układ nawierzchni dostosowany został do rzędnych włączeniach do istniejących wjazdów bramowych, rzędnych włączenia do DK 91, oraz do rzędnych istniejącego terenu, aby nie zmieniać w istotny sposób przykrycia istniejących sieci uzbrojenia, oraz zminimalizować roboty ziemne. Wody opadowe z projektowanych nawierzchni spływają poprzez projektowany układ pochyłeń podłużnych i poprzecznych w kierunku projektowanych wpustów deszczowych. Ponadto przebudowywane zostanie oświetlenie w zakresie nowych słupów.

2.3. Ruch na drogach

Ulice gminne na przedmiotowym odcinku są drogami obsługującymi obiekty mieszkalnictwa jednorodzinnego oraz usługi nieuciążliwe nie wymagające obsługi pojazdów innych niż osobowe lub niewielkie dostawcze. Po obu stronach ulicy zlokalizowane są zjazdy do posesji. Jezdnie w profilu przebiegają w niewielkich pochyleniach oraz w odcinkach prostych, których układ nie wpływa na ograniczenie widoczności. Na ulicach tych wprowadza się strefę ograniczenia prędkości do 30km/h. Ponadto wprowadza się progi listwowe szer. 90cm , prefabrykowane z oznakowaniem poziomym wykonywanym z segmentów o barwach na przemian czarnej, oraz z towarzyszącym oznakowaniem pionowym A-11a. Progi należy odsunąć ok.30cm cm od krawędzi „mokrej” w celu nie ograniczania przepływu wód opadowych w kierunku projektowanych wpustów deszczowych.

Pomiędzy ulicą Jabłoniową oraz Krętą projektuje się łącznik pieszo-jezdny (woonerf) zlokalizowany w strefie zamieszkania.

Istniejące powiązanie ulic z DK dostosowane zostaje do parametrów skrzyżowania.

Rozwiązania projektowe w/w ulic nie zmieniają zastanego stanu istniejącego zagospodarowania i organizacji ruchu na DK 91. Przebudowa ulic nie wpłynie na zwiększenie w istotny sposób natężenia ruchu pojazdów lub pieszych. Modernizacja ulic oraz włączenia w DK ma celu uporządkowanie ruchu kołowego oraz pieszego, właściwe odwodnienie nawierzchni, oraz poprawę parametrów nawierzchni przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu w drogach gminnych

Całościowe zestawienia oznakowania pionowego i poziomego przedstawiono na rysunku nr SOR2 w skali 1:500 – „Stała organizacja ruchu”

3 Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu

Projekt organizacji ruchu zamierza wprowadzić się nie wcześniej niż na dzień *15 kwiecień 2022 roku*. Przedmiotowy projekt organizacji ruchu funkcjonować może jedynie w oparciu projektowany stan zagospodarowania ulicy Jabłoniowej i Krętej oraz DK 91 Wszelkie zmiany w stałej organizacji ruchu w bieżącym zakresie opracowania, zaistniałe do dnia realizacji inwestycji i wprowadzenia organizacji ruchu powinny być niezwłocznie uwzględnione oraz wprowadzone w ewentualnym projekcie zamiennym.

4 Uwagi końcowe:

Grupa wielkości stosowanych znaków:

Drogi gminne - Małe,

DK 91 (wraz z rejonem oddziaływania skrzyżowania)

Średnie (za wyjątkiem znaków występujących tylko w jednej wielkości)

drugiej generacji (*typ foli odblaskowej: 2*)

Oznakowanie poziome:

Drogi gminne - brak oznakowania

DK 91: Cienkowarstwowe, barwa biała

Oznakowanie należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami i zasadami wiedzy technicznej oraz pod nadzorem drogowym. Oznakowanie powinno być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy. Konstrukcje wsporcze (słupki, podstawy) znaków powinny zapewnić ich stabilność. Wszelkie oznakowanie nie może ograniczać skrajni ruchu.