

Temat opracowania:	Projekt STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	
Temat zadania:	Przebudowa skrzyżowania ulic Mickiewicza i Armii Krajowej w Sandomierzu na rondo	
Inwestor:	Gmina Miejska Sandomierz Plac Poniatowskiego 3, 27-600 Sandomierz	
Wykonawca:		
Opracował:	PASAŻ Pracownia Projektowa Drogownictwa ul. Mickiewicza 23a/41, 27-600 Sandomierz tel. 502-564-201, e-mail: piotrzych1@interia.pl	
Branża:	Stadium projektu:	Data:
Inżynieria Ruchu	Projekt wykonawczy	marzec 2018
Zlecenie nr:	Miejscowość:	Egz. nr:
	SANDOMIERZ	1

Projektanci :

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Data	Podpis
1	mgr inż. Piotr Zych	projektant	03.2018	

KARTA UZGODNIENÍ

do Projektu STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU w związku z projektem pn.:

**Przebudowa skrzyżowania ulic Mickiewicza i Armii Krajowej
w Sandomierzu na rondo**

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

OPIS TECHNICZNY

1. DANE OGÓLNE

- 1.1. Przedmiot opracowania
- 1.2. Zakres opracowania
- 1.3. Inwestor
- 1.4. Podstawa opracowania

2. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

- 2.1. Dane ogólne
- 2.2. Istniejące znaki drogowe pionowe

3. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

- 3.1. Organizacja ruchu do likwidacji
- 3.2. Projekt Stałej Organizacji Ruchu
- 3.3. Warunki techniczne dla znaków drogowych
- 3.4. Przewidywany termin wprowadzenia Stałej Organizacji Ruchu

CZEŚĆ RYSUNKOWA

1. ORIENTACJA

2. ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU

3. PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OPIS TECHNICZNY

1. DANE OGÓLNE

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest Projekt Stałej Organizacji Ruchu dla zadania:

„Przebudowa skrzyżowania ulic Mickiewicza i Armii Krajowej
w Sandomierzu na rondo”

1.2. Zakres opracowania

Opracowany projekt stałej organizacji ruchu obejmuje znaki pionowe i oznakowanie poziome w pasie drogowym ulicy Mickiewicza, Armii Krajowej, Wiejskiej i Grodzisko w rejonie projektowanego ronda.

1.3. Inwestor

Gmina Miejska Sandomierz

Plac Poniatowskiego 3

27-600 Sandomierz

1.4. Podstawa opracowania

Projekt organizacji ruchu został opracowany w oparciu o następujące materiały i obowiązujące przepisy:

- a) Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (j.t. Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 z późn. zm.)
- b) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku „Prawo o ruchu drogowym” (jednolity tekst – Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.);
- c) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z 2002 r., poz. 1393);
- d) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 z 14.10.2003 r., poz. 1729);
- e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z 23 grudnia 2003 r.);
- f) Projekt budowlany: „*Przebudowa skrzyżowania ulic Mickiewicza i Armii Krajowej w Sandomierzu na rondo*”.
- g) Inwentaryzacja istniejącej organizacji ruchu.

2. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

2.1. Dane ogólne:

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Sandomierz w pasie drogowym dróg powiatowych: ul. Mickiewicza i ul. Armii Krajowej, oraz dróg gminnych: ul. Wiejska i ul. Grodzisko.

Teren zabudowany w rozumieniu przepisów „Prawo o ruchu drogowym”.

Obecnie na skrzyżowaniu funkcjonuje wielofazowa sygnalizacja świetlna z pętlami indukcyjnymi do sterowania ruchem pojazdów oraz przyciskami dla pieszych do włączania sygnalizacji na przejściach.

Ulica Mickiewicza jest drogą z pierwszeństwem przejazdu. Ulice Armii Krajowej, Wiejska i Grodzisko są podporządkowane wobec ul. Mickiewicza.

Parametry ulic i ruchu:

- przekrój poprzeczny uliczny: jezdnia dwukierunkowa dwupasowa o szer. 6,0÷8,0 m; w pasie drogowym ul. Mickiewicza i Armii Krajowej dodatkowe pasy - wydzielone lewoskręty i prawoskręty.
- nawierzchnia jezdni bitumiczna,
- chodniki obustronne (w ul. Grodzisko - jednostronny) z kostki betonowej,
- natężenie ruchu kołowego: średnie, w godzinach szczytu - duże.
- natężenie ruchu pieszego : średnie.

2.2. Istniejące znaki drogowe:

2.2.1. Istniejące znaki pionowe:

Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ul. Mickiewicza z ul. Armii Krajowej i ul. Wiejską: S-1, S-3e, S-5.

Znaki ostrzegawcze A:

- A-7 „ustąp pierwszeństwa”
- A-17 „uwaga dzieci”
- A-29 „sygnały świetlne”

Znaki zakazu B:

- B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach”
- B-2 „zakaz wjazdu”
- B-20 „STOP”
- B-21 „zakaz skręcania w lewo”
- B-22 „zakaz skręcania w prawo”
- B-36 „zakaz zatrzymywania się”

Znaki nakazu C:

- C-2 „nakaz jazdy w prawo za znakiem”

Znaki informacyjne D:

- D-1 „droga z pierwszeństwem”
- D-2 „koniec drogi z pierwszeństwem”
- D-6 „przejście dla pieszych”
- D-15 „przystanek autobusowy”

Inne znaki i tablice:

- F-10 „kierunki na pasach ruchu”

2.2.2. Istniejące oznakowanie poziome:

Istniejące oznakowanie poziome w obrębie inwestycji to linie ciągłe podwójne i pojedyncze, linie przerywane, segregacyjne, wydzielające, prowadzące, przejścia dla pieszych, powierzchnie wyłączone z ruchu, linie zatrzymań stop i warunkowe, strzałki kierunkowe i linie przystankowe.

Znaki drogowe pionowe i poziome pokazano na Rys. nr 2 pn.: „ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU”.

3. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

Zaprojektowano stałą organizację ruchu do wykonania po zrealizowaniu przebudowy skrzyżowania przedmiotowych ulic na rondo.

3.1. Organizacja ruchu do likwidacji:

3.1.1. Sygnalizacja świetlna

Do likwidacji przewidziano sygnalizację świetlną z każdego kierunku i dla wszystkich użytkowników. Demontaż w trakcie prac przy budowie ronda.

3.1.2. Znaki pionowe do likwidacji:

- A-7 „ustąp pierwszeństwa” na wlocie z ul. Armii Krajowej (- nowy znak w nowym miejscu),
- A-29 „sygnały świetlne” : 2 szt. na ul. Mickiewicza oraz po 1 szt. na ul. Wiejskiej i Armii Krajowej
- B-20 „STOP” wylot z ul. Wiejskiej,
- D-1 „droga z pierwszeństwem” 2 szt. na ul. Mickiewicza
- F-10 „kierunki na pasach ruchu” : 2 szt. na ul. Mickiewicza i 1 szt. na Armii Krajowej.

Znaki do ustawienia w nowym miejscu:

- B-20 „STOP” wylot z ul. Grodzisko (*zmiana geometrii skrzyżowania*)

3.2. Projekt stałej organizacji ruchu

3.2.1. Projektowane oznakowanie pionowe

- **D-2** „koniec drogi z pierwszeństwem” 50 m od ronda: 2 szt.
- Zestaw **D-2** „koniec drogi z pierwszeństwem” **A-7** „ustąp pierwszeństwa” **T-1** „100m” na wlocie ul. Mickiewicza od centrum do ronda,
- Zestaw **C-9** „nakaz jazdy z prawej strony znaku” na słupku przeszkodowym **U-5** : 4 szt. w miejscu rozpoczęcia wysepek wyodrębnionych krawężnikami i wyspy azylu,
- Zestaw znaków **A-7** „ustąp pierwszeństwa” **C-12** „ruch okrężny”: 3 szt.
- **D-6** „przejście dla pieszych”: 11 szt.
- Zestaw **A-7** „ustąp pierwszeństwa” i **C-2** „nakaz jazdy w prawo za znakiem” z ul. Wiejskiej,
- **F-10** „kierunki na pasach ruchu” : na ul. Mickiewicza

3.2.2. Korekta ustawienia znaków pionowych:

- B-20 „STOP” z ul. Grodzisko,
- B-21 „zakaz skręcania w lewo” z ul. Mickiewicza w ul. Grodzisko i z ul. Armii Krajowej w ul. Słowackiego
- D-15 „przystanek autobusowy” w ul. Armii Krajowej

3.2.3. Projektowane oznakowanie poziome

- P-1c „Linia pojedyncza przerywana - wydzielająca” : pas wyłączenia w prawo z ul. Mickiewicza w ul. Grodzisko
- P-1e „Linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka”: oddzielenie przeciwnych kierunków,
- P-2b „linia pojedyncza ciągła - szeroka”: oddzielenie pasów ruchu na wprost i w prawo,
- P-4 „linia podwójna ciągła”
- P-7a „Linia krawędziowa - przerywana szeroka” : oddzielenie zatok autobusowych, krawędzie jezdni,
- P-7b „Linia krawędziowa - ciągła szeroka”: obramowanie powierzchni wyłączonej z ruchu, korygowanie krawędzi krawężnika,
- P-7c „Linia krawędziowa - przerywana wąska”: krawędzie jezdni na rondzie i skrzyżowaniu z ul. Wiejską.
- P-8a „strzałka kierunkowa na wprost”
- P-8d „strzałka kierunkowa w prawo”
- P-10 „przejście dla pieszych”
- P-12 „linia bezwzględnego zatrzymania” : włączenie ul. Grodzisko do ul. Mickiewicza,
- P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”: wloty na rondo, wlot z ul. Wiejskiej w ul. Mickiewicza,
- P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”: przed przejściami dla pieszych,
- P-17 „linia przystankowa”
- P-21 „powierzchnie wyłączone z ruchu pojazdów”.

3.3. Warunki techniczne dla znaków drogowych

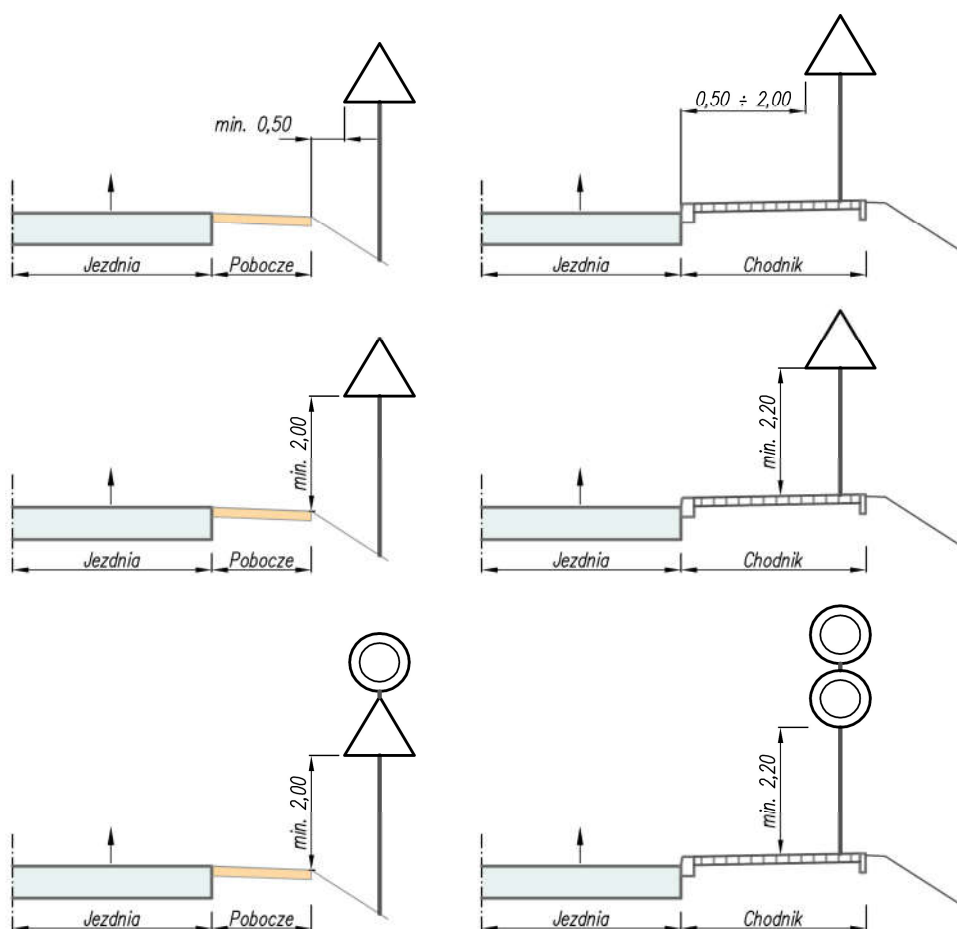
Znaki drogowe powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i nocy i spełniać następujące warunki:

- Należy zastosować znaki średnie (S) o wymiarach:
 - A ostrzegawcze: długość boku 900 mm
 - B zakazu, C nakazu: średnica 800 mm,
 - D informacyjne : długość podstawy 600.
- Wprowadzone znaki pionowe winny być odblaskowe, wykonane jako duże, lica znaków z folii typu 2. Do oznakowania pionowego należy zastosować tylko materiały atestowane. Odwrotna strona tarczy znaku powinna mieć barwę szarą. Na tylnej części tarczy znaków powinien być umieszczony wyróżnik koloru żółtego, z folii nie odblaskowej o pow. do 15cm², słupki tych znaków powinny mieć wyróżnik w postaci paska żółtej folii nie odblaskowej o szer. 3 cm.
- Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. W przypadku przekroju ulicznego z chodnikiem znaki umieszczać w odległości 0,5÷2,0 m od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy. Znaki nie powinny być ustawiane w szerokości ciągów pieszych, o ile ograniczy to swobodę ich ruchu.
- wysokość umieszczania znaku (dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu) lub dwóch znaków na jednym słupku, powinna wynosić 2,0 m od terenu w przypadku pobocza, oraz 2,20 m w przypadku chodnika.
- Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie o 5 stopni w kierunku jezdni od linii prostopadłej do osi jezdni. Tarcza znaku musi być zamocowana do konstrukcji wsporczej w sposób uniemożliwiający jej

przesunięcie lub obrót. Znak drogowy pionowy musi być wykonany w sposób trwały, zapewniający pełną czytelność przedstawionego na nim symbolu lub napisu w całym okresie jego użytkowania.

- f) Znaki należy umieszczać na słupkach stalowych z prawej strony jezdni, pojedynczo, lub dwa znaki na jednym słupku, w kolejności jak w projekcie.
- g) Pokazane na rysunku i schemacie znaki oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy wstawiać w miejscach gdzie będą dobrze widoczne i same nie będą ograniczały widoczności. Lokalizację znaków i tablic podana na planach sytuacyjnych należy traktować jako orientacyjną z tolerancją praktycznego przesunięcia rzędu kilku metrów. Wprowadzone oznakowanie organizacji ruchu należy poddać obserwacji dla przeprowadzenia ewentualnej korekty w projekcie.

Schematy umieszczania znaków :



Umieszczenie znaków na drodze

Umieszczenie znaków na ulicy

3.4. Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Wprowadzenia stałej organizacji ruchu po zakończeniu budowy:

Opracował :

Piotr Zych