

~~"ZATWIERDZAM / NIE ZATWIERDZAM~~
~~Projekt Organizacji Ruchu w całości, częściowo~~
~~po wprowadzeniu do niego zmian."~~
Piotrków Tryb. dnia 11.06.2007r.

KIEROWNIK
Działu Inżynierii Ruchu
Konrad Zahacki
Konrad Zahacki

**ANEKS DO
PROJEKTU DOCELOWEJ
ORGANIZACJI RUCHU
UL. ŁÓDZKIEJ
W
PIOTRKOWIE TRYBUNALSKIM
(rondo Łódzka – Hutnicza)**

**INWESTOR: Gmina Piotrków Trybunalski
Pasaż Rudowskiego 10, 97-300 Piotrków Trybunalski**

BRANŻA: Drogi – Organizacja ruchu

**OPRACOWAŁ: mgr inż. Tadeusz Budkowski
„VIA” Usługi Techniczne i Projektowe w Budownictwie Drogowym
27-100 Busko Zdrój os. Sikorskiego 1/8**

Projekt zawiera**5**.....ponumerowanych stron

Busko Zdrój, maj 2007 r.

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

- Inwentaryzacja stanu istniejącego;
- Uzgodnienia branżowe z Inwestorem.
- Uzgodnienia branżowe z Miejskim Zarządem Dróg i Komunikacji w Piotrkowie Trybunalskim;
- Uzgodnienia z Komendą Miejską Policji – Sekcja Ruchu Drogowego;
- Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach – załączniki nr 1 – 4 do rozporządzenia 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. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 19 poz. 115 ze 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. z 1999 r. Nr 43, poz. 430);

2. Zakres opracowania.

Niniejsze opracowanie jest aneksem do „Projektu docelowej organizacji ruchu ul. Łódzkiej w Piotrkowie Trybunalskim (rondo Łódzka – Hutnicza). Na polecenie inwestora zostało opracowane alternatywne rozwiązanie skrzyżowania ulic: Łódzka, Armii Krajowej, Hutnicza. Wariant ten przewiduje rondo o trzech wlotach bez włączenia ul. Łódzkiej (odcinka od ul. Wojska Polskiego do Al. Armii Krajowej). Projekt obejmuje rysunek zamienny do rysunku nr 2 arkusz 2 ww. projektu.

3. Charakterystyka drogi i ruchu drogowego.

Ul. Łódzka jest drogą powiatową o przebiegu północ - południe i stanowi ważny ciąg komunikacyjny. Ulica znajduje się w obszarze zabudowanym.

Na całym odcinku ul. Łódzkiej odbywa się ruch dwukierunkowy o dużym natężeniu ruchu i złożonej strukturze rodzajowej. Dominującym rodzajem pojazdów jest ruch pojazdów osobowych. Ulicą tą odbywa się ruch zbiorowej komunikacji publicznej. Na projektowanym odcinku ulicy Łódzkiej występuje skrzyżowanie z ulicą Hutniczą. Skrzyżowanie to jest zlokalizowane na bardzo dużej powierzchni a istniejąca organizacja ruchu sprawia dużo problemów kierującym. Ulica Łódzka na skrzyżowaniu posiada pierwszeństwo przejazdu. Jezdnię ulicy Łódzkiej stanowią dwa pasy ruchu. Bitumiczna nawierzchnia jezdni charakteryzuje się złym stanem technicznym. Po obu stronach

występują chodniki dla pieszych. Za skrzyżowaniem z ul. Hutniczą ul. Łódzka przechodzi w dwu jezdniowe Al. Armii Krajowej.

4. Rozwiązania projektowe.

Na polecenie inwestora zostało opracowane alternatywne rozwiązanie przebudowy skrzyżowania ulic: Łódzka, Armii Krajowej, Hutnicza. W alternatywnym rozwiązaniu zrezygnowano z włączenia ul. Łódzkiej (odcinek od Wojska Polskiego do Armii Krajowej) w rondo.

Projektowane rozwiązania organizacji ruchu:

- skrzyżowanie ulic: Łódzka, Hutnicza, Al. Armii Krajowej typu rondo o trzech wlotach podporządkowanych znakami A-7;
- przejścia dla pieszych o szerokości $s=4$ m (na szerokości przejść dla pieszych zastosować krawężnik obniżony umożliwiający poruszanie się osób niepełnosprawnych), na przejściach dla pieszych zastosowano azyle umożliwiające pokonanie jezdni w dwóch etapach;
- szczegółowe oznakowanie pionowe i poziome przedstawiono w części graficznej niniejszego opracowania (rysunek zastępczy do rys. nr 2 arkusz 2).

Wyboru wariantu z pośród dwóch opracowanych dokona inwestor na etapie realizacji projektowanej przebudowy przedmiotowego skrzyżowania.

5. Zalecenia końcowe.

6.1. Wszystkie znaki winny odpowiadać wymogą rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 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).

6.2. Przy ustawianiu oznakowania mówiącego o pierwszeństwie przejazdu na skrzyżowaniu należy w pierwszej kolejności montować znaki A-7.

6.4. Roboty związane z oznakowaniem pionowym i poziomym wykonać zgodnie ze Szczegółową Specyfikacją Techniczną.

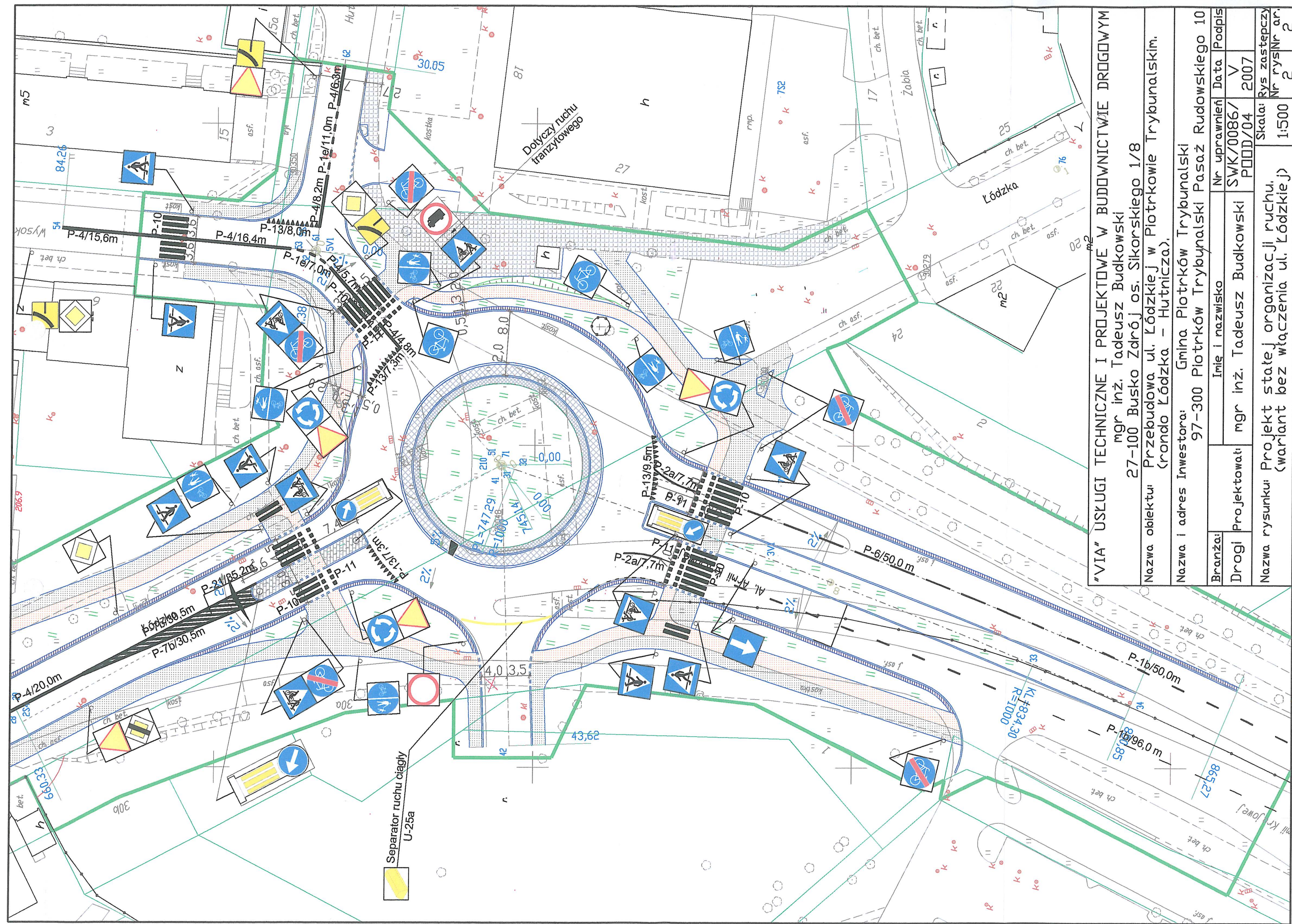
6.5. Po wykonaniu oznakowania należy dokonać komisyjnego odbioru.

6.7. Wszystkie znaki pionowe powinny być z grupy znaków średnich.

6.8. Oznakowanie poziome zaleca się wykonać jako grubowarstwowe.

Termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu uzależniony jest od realizacji inwestycji. Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu – listopad 2007 r.





"VIA" USŁUGI TECHNICZNE I PROJEKTOWE W BUDOWNICTWIE DROGOWYM			
mgr inż. Tadeusz Budkowski			
27-100 Busko Zdrój os. Sikorskiego 1/8			
Nazwa obiektu: Przebudowa ul. Łódzkiej w Piotrkowie Trybunalskim. (rondo Łódzka - Hutnicza).			
Nazwa i adres Inwestora: Gmina Piotrków Trybunalski 97-300 Piotrków Trybunalski Pasaż Rudowskiego 10			
Branża:	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Data Podpis
Drogi	Projektował: mgr inż. Tadeusz Budkowski	SWK/0086/ POOD/04	V 2007
Nazwa rysunku: Projekt statej organizacji ruchu. (wariant bez włączenia ul. Łódzkiej)		Skala: Rys zastępczy Nr rys. Nr ar.	1:500 2 2