

Załącznik nr 1

ZARZĄDZENIE NR 15 DYREKTORA ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH W POZNANIU z dnia 23 lipca 2015 r.

w sprawie **wytucznych, jakim powinny odpowiadać projekty organizacji ruchu przygotowywane oraz opiniowane przez Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu**

Na podstawie przepisu § 7 ust. 4, pkt 1 Statutu jednostki budżetowej Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu uchwalonego uchwałą Nr LXXIII/1154/VI/2014 Rady Miasta Poznania z dnia 30 września 2014 r., zarządzam co następuje:

§ 1

Projekty organizacji ruchu powinny zawierać:

1. Pełną nową dokumentację – niedopuszczalne jest odwoływanie się do poprzednich projektów lub wersji projektów ani uzupełnianie starych projektów o nowe elementy.
2. Stronę tytułową zgodną ze wzorem wskazanym w załączniku nr 1 do zarządzenia.
3. Plan orientacyjny w skali od 1:10000 do 1:25000 z zaznaczeniem drogi lub dróg, których projekt dotyczy.
4. Zbiorczy plan z wytyczonymi niezbędnymi objazdami, jeśli wprowadzenie czasowej organizacji ruchu będzie wiązało się z tymczasowym ograniczeniem lub zakazem ruchu.
5. Opis techniczny zawierający charakterystykę drogi i ruch na drodze, a w przypadku organizacji ruchu związanej z robotami prowadzonymi w pasie drogowym - opis występujących zagrożeń lub utrudnień; przy robotach prowadzonych w dwóch lub więcej etapach opis powinien zawierać zakres planowanych robót dla każdego etapu i stan pasa drogowego po zrealizowaniu etapu robót. W każdym przypadku należy wskazać prędkość jaka obowiązuje na drodze, grupę znaków oraz typ folii, jaką należy

zastosować dla organizacji pionowej oraz technologię dla oznakowania poziomego. Drogowe bariery ochronne należy projektować zgodnie z Wytycznymi stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych. GDDKiA. Warszawa 04.2010

6. Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu - w przypadku projektu dotyczącego wykonywania robót na drodze.
7. Czytelny plan sytuacyjny na aktualnej mapie geodezyjnej (odpowiednio rozjaśnionej) w skali 1:500 (zawsze w przypadku sygnalizacji świetlnej) lub 1:1000 zawierający:
 - a. uwypuklenie geometrii pasa drogowego (obrys poszczególnych elementów drogi przy pomocy różnych kolorów);
 - b. lokalizację istniejących (kolor szary), projektowanych (kolorowe) oraz usuwanych (kolor szary przekreślony kolorem czerwonym) znaków drogowych, elementów SIM, urządzeń sygnalizacyjnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu wraz z ich oznaczeniem; dla projektów zmian stałej organizacji ruchu dopuszcza się zaznaczenie lokalizacji tylko znaków i urządzeń dla nowej organizacji ruchu; oznaczenia powinny być zgodne z zapisami rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych ze zm.
 - c. plan powinien również obejmować swoim zakresem organizację ruchu na:
 - min. 50 m przed analizowanym odcinkiem drogi z każdej jej strony, w przypadku docelowej organizacji ruchu, - min. 20 m przed analizowanym odcinkiem drogi z każdej jej strony, w przypadku czasowej organizacji ruchu;
 - d. parametry geometrii drogi;
 - e. wskazanie azymutu 0^0 ;
 - f. wskazanie nazw ulic.
8. W przypadku projektu zawierającego sygnalizację świetlną dodatkowo:
 - a. dane o istniejącym lub prognozowanym natężeniu ruchu, z uwzględnieniem struktury kierunkowej na skrzyżowaniach i struktury rodzajowej;
 - b. wykaz projektowanych sygnalizatorów oraz detektorów;

- c. tory jazdy strumieni ruchu i punkty kolizji w skali 1:500 na aktualnej mapie geodezyjnej;
 - d. minimalne czasy międzyzielone dla strumieni kolizyjnych;
 - e. wykaz grup kolizyjnych i nadzorowanych, przy czym nadzorem należy objąć wszystkie sygnały, w tym czerwone i zielone nadzorem pełnym, tj. nadmiarowym i braku;
 - f. schemat podstawowych faz ruchu;
 - g. programy sygnalizacji: awaryjny stałoczasowy, grupowy izolowany oraz systemowy wraz z harmonogramem ich pracy;
 - h. określenie minimalnych i maksymalnych wartości sygnałów zielonych w sygnalizacji akomodacyjnej, z określeniem iż wartości czasów maksymalnych mogą być dowolnie modyfikowane przez Centrum Sterowania Ruchem;
 - i. algorytm sterowania z określeniem zależności grup akomodowanych od detektorów ruchu, z określeniem iż algorytm sterowania akomodacyjnego/acyklicznego może być dowolnie modyfikowany przez Centrum Sterowania Ruchem;
 - j. obliczenia przepustowości drogi wg wytycznych Metody obliczania przepustowości rond, skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, skrzyżowań bez sygnalizacji świetlnej. GDDKiA. Warszawa 2004.
9. Zasady dokonywania zmian oraz sposób ich rejestracji - w przypadku projektu zawierającego znaki świetlne lub znaki o zmiennej treści oraz w przypadku projektu dotyczącego zmiennej organizacji ruchu lub zawierającego inne zmienne elementy mające wpływ na ruch drogowy.

§ 2

Projekty uproszczone organizacji ruchu (w przypadku robót związanych z utrzymaniem drogi niewymagających całkowitego zamknięcia jezdni dla ruchu pojazdów samochodowych, które wymagają zmian w organizacji ruchu wyłącznie w czasie wykonywania czynności):

1. Opis techniczny zawierający charakterystykę robót.

2. Powtarzalny schemat umieszczenia na drodze znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu.
3. Sposób rozmieszczenia i oznakowania pojazdów zabezpieczających lub wykonujących roboty lub czynności wykonywane na drodze; w szczególności dotyczy to robót i czynności przesuwających się wzdłuż drogi.
4. Instrukcję zestawu sygnalizacji wahadłowej, która zostanie zastosowana wraz z deklaracją zgodności wystawioną przez jej producenta lub importera - w przypadku projektu zawierającego tymczasową wahadłową sygnalizację świetlną i zapisem, iż nastawy zostaną skonfigurowane zgodnie z instrukcją producenta.

§ 3

Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich opiniuje projekty:

1. Bez uwag.
2. Z uwagami, gdy projektowana organizacja ruchu:
 - a. zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego,
 - b. jest niezgodna z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - c. jest niezgodna z założeniami polityki transportowej lub potrzebami społeczności lokalnej,
 - d. jest nieefektywna.

§ 4

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 31 sierpnia 2015 r.

Dyrektor

Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu

Katarzyna Bolimowska