

# **SPIS TREŚCI**

## **do opisu technicznego**

|   |   |
|---|---|
| 1. Przedmiot opracowania .....  | 2 |
| 2. Podstawa opracowania.....  | 2 |
| 3. Cel i zakres projektu .....  | 3 |
| 4. Stan istniejący.....   | 3 |
| 5. Parametry techniczne.....  | 3 |
| 6. Rozwiązania sytuacyjne.....  | 4 |
| 7. Projektowane oznakowanie poziome i pionowe.....                        | 5 |
| 8. Przewidywany termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu ..... | 5 |
| 9. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu .....                                  | 5 |
| 10. Uwagi końcowe .....   | 6 |

# **OPIS TECHNICZNY**

## **1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Projekt stałej organizacji ruchu dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 185. Początek remontowanego odcinka znajduje się w km 0+000 a koniec w km 3+129.

## **2. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Podstawę niniejszego opracowania stanowią:

- Umowa z Inwestorem WZDW w Poznaniu Nr 618/93.15/2011 z dnia 14.09.2011r.
- Mapy numeryczne terenu z naniesionym uzbrojeniem i infrastrukturą techniczną wykonane przez Usługi Geodezyjne Rafał Kaczmarek, ul. Calliera 13, 64 – 500 Szamotuły w 2011 r.
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r., poz. 430,
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 30.05.2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 63 z 2000r., poz. 735,
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych w Warszawie, Warszawa 2001 r.,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane – z późniejszymi zmianami,
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych,
- Normy, uzgodnienia.

### **3. CEL I ZAKRES PROJEKTU**

Celem opracowania jest podanie sposobu oznakowania pionowego i poziomego po zakończeniu robót objętych projektem rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 185 na odcinku Piotrowo – Szamotuły od km 0+000 do km 3+129.

### **4. STAN ISTNIEJĄCY**

Rozbudowywany odcinek drogi wojewódzkiej nr 185 znajduje się w ciągu drogi łączącej Piotrowo z Szamotułami. Wraz z rozbudową w.w odcinka równocześnie wykonywana będzie rozbudowa skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 182.

Odcinek od km 0+000 do km 1+619 oraz od km 2+635 do km 3+129 przebiega w obszarze zabudowanym, gdzie występuje zabudowa mieszkalna. Pozostała część odcinka przebiega w obszarze niezabudowanym.

Na rozbudowywanym odcinku drogi występują przekroje drogowe, uliczne i półuliczne.

Na całym odcinku istniejąca droga ma przekrój jednojezdniowy o szerokości jezdni od 5,38 do 7,00 m (na dowiązaniu do obiektu mostowego).

Na przeważającej części odcinka wynosi od 5,55 do 5,65 m.

Droga ma nawierzchnię bitumiczną o zróżnicowanym i niejednorodnym wyglądzie. Nawierzchnia drogi wykazuje trwałe deformacje w postaci spękań i wykruszeń. Przy obu krawędziach jezdni występują liczne spękania siatkowe. Lokalnie zauważyć można ślady napraw cząstkowych (łaty).

### **5. PARAMETRY TECHNICZNE**

Podstawowe parametry techniczne drogi nr 185 przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu:

- kategoria drogi - wojewódzka,
- klasa techniczna: - jednojezdniowa droga klasy G,
- obciążenie - 115 kN/oś,
- kategoria ruchu - KR-4,
- prędkość projektowa (teren niezabudowany) - 60 km/h,
- prędkość miarodajna (teren niezabudowany) - 80 km/h,
- prędkość projektowa (teren zabudowany) - 50 km/h,
- prędkość miarodajna (teren zabudowany) - 70 km/h,
- prędkość projektowa (teren zabudowany - przekrój uliczny) - 50 km/h,
- prędkość miarodajna (teren zabudowany – przekrój uliczny) - 60 km/h,
- szerokość jezdni- 6,5 m (2x3,25 m),
- szerokość pobocza gruntowego - 1,5 m.

Rozwiązania sytuacyjne projektowanej rozbudowy przedstawiono na rys. 2.

Początek rozbudowywanego odcinka zlokalizowany jest w km 0+000 a koniec w km 3+129.

## 6. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

### 6.1 Zestawienie skrzyżowań

| km      | opis skrzyżowania                                      |
|---------|--|
| 0+000   | Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 182                 |
| 0+800,0 | Skrzyżowanie z drogą gminną                            |
| 0+838,5 | Skrzyżowanie z drogą gminną                            |
| 2+441,0 | Skrzyżowanie z drogą gminną                            |
| 2+903,0 | Skrzyżowanie z ulicą Zamkową                           |
| 2+918,5 | Skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1847 (ulica Wiejska) |
| 2+997,5 | Skrzyżowanie z drogą gminną                            |

### 6.2 Chodniki, ścieżki rowerowe i ciągi pieszo rowerowe

Chodniki przewiduje się w rejonie zatok autobusowych.

Nawierzchnia chodników, peronów na przystankach, ścieżek rowerowych i ciągów pieszo rowerowych przyjęto z BKB. Pochylenie poprzeczne projektowanych ciągów to  $i = 2\%$  w kierunku jezdni. Pomiedzy krawędzią chodników, a krawędzią przylegających skarp rowów i nasypów zastosowano opaskę gruntową szerokości 0,50 m.

W miejscach przejść dla pieszych nawierzchnię chodnika należy zaniżyć do poziomu +2 cm mierząc od krawędzi jezdni.

### 6.3 Przejścia dla pieszych

Przewidziano w projekcie przejścia dla pieszych zgodnie z tabelą poniżej:

| Lp. | Projektowane przejście dla pieszych |
|-----|-------------------------------------|
| 1   | DW182 0+115,5                       |
| 2   | 0+189,5                             |
| 3   | 0+607,0                             |
| 4   | 1+222,0                             |
| 5   | 2+622,5<br>sygnalizacja             |
| 6   | 2+888,0                             |

#### 6.4.Zatoki autobusowe

| Lp. | Km               | Strona | Opis                    |
|-----|------------------|--------|-------------------------|
| 1   | DW182<br>0+061,5 | str. L | Proj. zatoka autobusowa |
| 2   | 0+219,5          | str. L | Proj. zatoka autobusowa |
| 3   | 1+183,5          | str. P | Proj. zatoka autobusowa |
| 4   | 1+258,5          | str. L | Proj. zatoka autobusowa |
| 5   | 2+590,0          | str. P | Proj. zatoka autobusowa |
| 6   | 2+655,5          | str. L | Proj. zatoka autobusowa |

6.4.Teren zabudowany od km 0+000 do km 1+619 i od km 2+560 do km 3+129

### **7. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE POZIOME I PIONOWE**

Na całym odcinku przewidziano dzielenie pasów liniami P-1a (dla  $V > 60$  km/h), P-1b (dla  $V < 60$  km/h), P-1e, P4, P-6. Jako linie krawędziowe przewidziane są linie typu P-7d oraz P-7c.

Droga główna oznaczona jest znakami D-1, A-6b, A-6c.

Drogi boczne będące podporządkowanymi oznakowano liniami poziomymi P-13 oraz znakiem pionowym A-7 lub liniami poziomymi P-12 oraz znakiem pionowym B-20.

Przystanki autobusowe zostały oznakowane znakiem pionowym D-15, zatoki autobusowe oddzielono od jezdni linią P-7c.

Projektowane przejścia dla pieszych na drodze głównej i drogach bocznych należy oznakować znakiem poziomym P-10 (szer. min. 4m). Na drodze głównej w odległości 2 m przed znakiem P-10, od strony nadjeżdżających pojazdów zastosowano znak P-14. W odległości 0,5 m od oznakowania poziomego P-10, od strony nadjeżdżających pojazdów, przewidziano ustawienie znaku D-6.

Znak B-20 zastosowano ze względu na brak widoczności na skrzyżowaniach.

### **8. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Przewiduje się, że projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona po zakończeniu prac związanych z rozbudową niniejszego odcinka drogi wojewódzkiej nr 185.

### **9. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU**

W miejscu projektowanych przepustów przewiduje się umieszczenie barier stalowych. Również w miejscu występowania uskoków powyżej 0,5m, przy chodnikach, przewiduje się umieszczenie balustrady ochronnej.

### **Bariera N2W4A**

- km DW182 0+212 dł. 72,0m (str.L)
- km DW182 0+181 dł. 63,0m (str.P)
- km DW182 0+117 dł. 44,0m (str.P)
- km 1+348 dł. 112,0m (str.L)
- km 1+348 dł. 116,0m (str.P)
- km 2+908 dł. 219,0m (str.P)
- km 2+930 dł. 69,0m (str.L)
- km 3+002 dł. 129,5m (str.L)

### **Balustrada dla pieszych U-11a**

- od km 1+220 dł. 55,0m (str.P)
- od km 2+930 dł. 26,0m (str.L)
- od km 3+000 dł. 133,0m (str.L)

W celu poprawy widoczności łuku poziomego w miejscowości Zielonagóra zastosowano słupki prowadzące U-1b.

Na całym odcinku zastosowano słupki hektometrowe po obu stronach drogi. Na słupkach prowadzących, umiejscowionych w hektometrze zerowym należy umieścić znak U-1f z numerem drogi.

## **10. UWAGI KOŃCOWE**

Projektuje się wykonanie znaków drogowych pionowych z grupy średnie - na drodze wojewódzkiej i na drogach powiatowych; z grupy małe - na drogach gminnych. Znaki drogowe A-7, B-20, D-6, wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią, z folii odblaskowej II generacji trwałości 10 lat. Pozostałe znaki należy wykonać z użyciem folii odblaskowej I generacji. Wszystkie znaki drogowe winny mieć znak bezpieczeństwa (literka B) oraz aprobatę techniczną dopuszczającą wyrób do stosowania. Grubość blachy ocynkowanej do wykonania znaków winna mieć 3 mm. Tył lica znaku drogowego – wymalowany farbą proszkową koloru szarego i oznakowany nazwą producenta, nr partii, rokiem produkcji i nazwą właściciela. Słupki do mocowania znaków drogowych powinny być wykonane z rury stalowej ocynkowanej średnicy 70 mm.

Wszystkie tablice i słupki istniejących znaków pionowych należy wymienić na nowe.

Oznakowanie poziome wykonane winno być materiałami do znakowania grubowarstwowego – farby nakładane warstwą grubości od 0,3 do 0,8 mm. Malowanie należy wykonać mechanicznie.

**Słupki znaków drogowych są ustawione z zachowaniem skrajni drogi i minimum 1,5m szerokości dostępnego dla pieszych chodnika. W przypadku braku miejsca na takie rozwiązania Projekt przewiduje znaki na wysięgniku.**

Opracował  
mgr inż. Mariusz Krzos

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

### **CZĘŚĆ OPISOWA:**

- Opis techniczny

### **CZĘŚĆ RYSUNKOWA:**

- Rys. nr 1      Plan orientacyjny – **ark. 1**
- Rys. nr 2      Projekt stałej organizacji ruchu – **ark. 1 + 4**

## **KARTA UZGODNIEN**

do projektu stałej organizacji ruchu dla rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 185. Początek remontowanego odcinka znajduje się w km 0+000 a koniec w km 3+129.



# **CZĘŚĆ OPISOWA**

# **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**