

SPIS TREŚCI

1.	PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	2
2.	PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU	2
3.	ZAKRES ROBÓT DO REALIZACJI.....	2
4.	CEL OPRACOWANIA	2
5.	ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENU	3
5.1	POŁOŻENIE I TRASA DROGI	3
5.2	PRZEKRÓJ POPRZECZNY DROGI	3
5.3	ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU	3
5.4	NATĘŻENIE RUCHU NA DRODZE WOJEWÓDZKIEJ	3
6.	PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	3
6.1	PARAMETRY TECHNICZNE I GEOMETRYCZNE	3
6.2	JEZDNIA – DROGA WOJEWÓDZKA.....	4
7.	OZNAKOWANIE DOCELOWE	4
7.1	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU.....	4
7.2	OZNAKOWANIE PIONOWE.....	5
7.3	OZNAKOWANIE POZIOME	5
7.4	URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	5
7.5	TERMIN WPROWADZENIA DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU.....	6

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest aktualizacja projektu stałej organizacji ruchu (zatwierdzonego w 2013 r.), stanowiącego element projektu wykonawczego „Rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 182 Międzychód – Ujście na odcinku Jabłonowo – Ujście od km 86+506,00 do km 91+706,00” (obręb geodezyjny Miasto Ujście, gmina Ujście, powiat pilski, województwo wielkopolskie).

Inwestorem i Zleceniodawcą projektu jest Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich mieszczący się na ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU

- umowa nr 507/12.WD/2015 z dnia 02.07.2015 r.
- projekt stałej organizacji ruchu z 2013 r. opracowany firmę Augmen Consulting Group Sp. J., ul. Wrocławska 5A, 65-427 Zielona Góra (zatwierdzony przez WZDW w Poznaniu, pismo znak: WZDW.31.4202-10/13),
- uzgodnienia i ustalenia ze Zleceniodawcą,
- wizja w terenie i inwentaryzacja istniejącego oznakowania,
- 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. Nr 43 z 14 maja 1999 r. z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14 poz.60 z późniejszymi zmianami),
- 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 (poz. 2181 Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r.),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. Nr 98, poz.602 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393).uzgodnienia i ustalenia ze Zleceniodawcą.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane z późniejszymi zmianami.,
- Normy, uzgodnienia,

3. ZAKRES ROBÓT DO REALIZACJI

W ramach rozbudowy przewiduje się realizację poniższych zadań:

- remont i wzmocnienie istniejącej jezdni,
- rozbiórkę i regulację istniejących krawędzi jezdni,
- przebudowę skrzyżowań i zjazdów,
- budowę chodników i zatok autobusowych,
- remont istniejących chodników i zatok autobusowych,
- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego.

4. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest dostosowanie stałej organizacji ruchu do zmiany zagospodarowania pasa drogowego przewidzianej w ramach rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 182

Projektowana inwestycja dostosuje geometrię drogi do aktualnych wymogów, zwiększy bezpieczeństwo i płynność ruchu, co znacząco zmniejszy uciążliwości dla okolicznych mieszkańców

5. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENU

5.1 Położenie i trasa drogi

Lokalizację inwestycji przedstawiono na załączonym planie orientacyjnym (rys. nr 1).

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest pomiędzy miejscowościami Jabłonowo i Ujście oddalonymi od siebie o około 5 km. Miejscowość Ujście jest ośrodkiem władz gminnych.

Głównym problemem miejscowej ludności jest duże natężenie ruchu samochodów przy jednoczesnym braku wydzielonej przestrzeni dla ruchu pieszego w obrębie zatok autobusowych.

5.2 Przekrój poprzeczny drogi

Droga wojewódzka nr 182 na odcinku objętym projektem rozbudowy posiada przekrój drogowy w terenie niezabudowanym oraz półuliczny i uliczny w terenie zabudowanym.

Na przeważającej części odcinka droga posiada przekrój zbliżony do daszkowego.

Woda opadowa z nawierzchni odprowadzana jest do przyległych rowów drogowych bądź istniejącej kanalizacji deszczowej (na terenie miasta).

5.3 Istniejąca organizacja ruchu

Droga wojewódzka na rozpatrywanym odcinku jest dwukierunkowa.

W zakresie omawianego odcinka występują skrzyżowania z drogami gminnymi, powiatowymi oraz na końcu z drogą krajową.

Występują również przejścia dla pieszych, zatoki autobusowe oraz zjazdy indywidualne i publiczne.

W m. Ujście występuje również sygnalizacja związana z przejściem dla pieszych oraz pełna sygnalizacja na skrzyżowaniu z drogą krajową.

5.4 Natężenie ruchu na drodze wojewódzkiej

Zgodnie z pomiarem ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 roku, średni dobowy ruch na DW nr 182 (odcinek Sarbia – Ujście) wyniósł 3 469 pojazdów samochodowych ogółem, w tym:

- motocykle – 42,
- samochody osobowe – 2 854,
- samochody dostawcze – 229,
- samochody ciężarowe bez przyczep – 94,
- samochody ciężarowe z przyczepami – 170,
- autobusy – 42,
- ciągniki rolnicze – 38.

6. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

6.1 Parametry techniczne i geometryczne

Podstawowe parametry techniczne przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej – w uzgodnieniu z Inwestorem:

PARAMETRY TECHNICZNE

Podstawowe parametry techniczne przyjęte przy opracowaniu projektu:

- | | |
|-------------------------|---------------|
| - teren | - równinny, |
| - kategoria drogi | - wojewódzka, |
| - klasa techniczna | - G (główna), |
| - obciążenie maksymalne | - 115 kN/oś, |
| - kategoria ruchu | - KR-3, |
| - prędkość projektowa | - 50 km/h. |

PARAMETRY GEOMETRYCZNE

Przyjęto następujące parametry geometryczne – w uzgodnieniu z Zamawiającym:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| - szerokość jezdni | - 7,00 m, |
| - szerokość pasa ruchu | - 3,00÷4,00 m, |
| - szerokość poboczy gruntowych | - 1,25 m, |
| (w przypadku lokalizacji urządzeń bezpieczeństwa ruchu zwiększenie szerokości do 1,50 m) | |
| - przekrój poprzeczny (odcinki proste) | - pochylenie poprzeczne daszkowe 2%, |
| - pochylenie poprzeczne poboczy | - 6%. |

Szczegółowo parametry techniczne drogi pokazano na rys. nr 2 (Plan docelowej organizacji ruchu).

6.2 Jezdnia – droga wojewódzka

Rozwiązania sytuacyjne projektowanego układu drogowego (zakres inwestycji) przedstawiono na rys. nr 2.

Wszystkie rozwiązania sytuacyjne zostały zaprojektowane w uzgodnieniu z Inwestorem.

Na projektowanym odcinku zastosowano kilometraż istniejący otrzymany od Inwestora.

Początek inwestycji (km 86+506,00) zlokalizowano na drodze wojewódzkiej nr 182 w obrębie skrzyżowania z drogą gminną prowadzącą do miejscowości Jabłonówko, natomiast koniec w do 91+706,00 na skrzyżowaniu z drogą krajową numer 11 w miejscowości Ujście.

7. OZNAKOWANIE DOCELOWE

7.1 Stała organizacja ruchu

Projekt organizacji ruchu przedstawiono na rys. nr 2 „Plan stałej organizacji ruchu” w skali 1:500. Na w/w rysunku pokazano zarówno istniejące jak i projektowane oznakowanie.

Projekt organizacji ruchu opracowano zgodnie z obowiązującymi przepisami.

- Prawem o ruchu drogowym (ustawa z 19.08.1997 r. z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych – Dz. U. Nr 58 – poz. 622,
- Instrukcja o znakach drogowych pionowych i poziomych (Zał. Nr 1 i 2 do zarządzenia MTiGM z dnia 03.03.1994 r.),
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 27.07.1999 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach – Dz. U. Nr 66 – poz. 748.

Zakres projektowanej stałej organizacji ruchu obejmuje:

- korektę oznakowania poziomego i pionowego w na całej długości rozbudowywanej drogi w obrębie skrzyżowań i zatok autobusowych,
- oznakowanie projektowanych przejść dla pieszych.

7.2 Oznakowanie pionowe

Stała organizacja ruchu przewiduje korektę oznakowania pionowego istniejącego i ustawieniu nowych znaków. Korekta polegać będzie na przesunięciu istniejących znaków wg kilometracji jaką podano przy każdym znaku w części rysunkowej. Projektuję się również ustawienie nowych znaków w miejscach budowy przejść dla pieszych.

Całe oznakowanie pionowe (tarcze znaków i słupki) – nowoprojektowane jak i istniejące przewidziane do przestawienia – należy wykonać jako nowe. Stare oznakowanie przewidziane zarówno do usunięcia jak i do przestawienia należy zdementować i zdać do Rejonu Dróg Wojewódzkich w Czarnkowie.

Wymagania techniczne dotyczące oznakowania pionowego:

- znaki z grupy wielkości średniej,
- lica znaków z folii odblaskowej typu 2.
- sposób umieszczenia znaków:
 - skrajnia pozioma: 0,5÷2,0 m od krawędzi jezdni (słupek do znaku odpowiednio minimum 0,9 m od krawędzi jezdni),
 - skrajnia pionowa znaków: 2,2 m (od poziomu chodnika) w przypadku chodników i 2,5 m (od poziomu nawierzchni) w przypadku ścieżek rowerowych,
 - słupki do znaków umieszczać poza płaszczyznę chodników i ścieżek rowerowych. W przypadku braku pasa zieleni między jezdnią a chodnikiem, w którym można by umieścić słupek znaku, należy znak umieścić na słupku z wysięgnikiem, wstawionym poza chodnikiem.

7.3 Oznakowanie poziome

W stanie istniejącym droga wojewódzka nr 182 na przedmiotowym odcinku posiada oznakowanie poziome.

Zmiana zagospodarowania pasa drogowego wymaga dostosowania oznakowania poziomego.

Wymagania techniczne dotyczące oznakowania poziomego:

- oznakowanie poziome zostanie wykonane w technologii grubowarstwowej, termoplastycznej bądź chemoutwardzalnej (decyzja co do technologii zostanie podjęta na etapie przetargu bądź budowy), koloru białego.

W celu ostrzegania, prowadzenia i informowania kierujących o miejscach i odcinkach dróg szczególnie niebezpiecznych (jako uzupełnienie malowanego oznakowania poziomego), zaprojektowane zostały punktowe elementy odblaskowe (PEO) zlokalizowane na łukach poziomych w osi jezdni, w ciągu linii P-3a i P-4 w rozstawie co 6,0 m.

Należy zastosować punktowe elementy odblaskowe (PEO) białe, przyklejane do nawierzchni o poniższych parametrach:

- sposób stosowania – stały (typ P),
- rodzaj odbłyśnika oraz konstrukcja – tworzywo sztuczne z osłoną przed ścieraniem (typ 3A),
- klasa HD1,
- barwa wysyłanego odbłyśku punktowego – biała.

7.4 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

W celu uspokojenia ruchu zaprojektowano w obrębie skrzyżowania z drogą gminną nr 130855P (strona prawa) oraz nr 130853P (strona lewa) wyspy dzielące. Dla należytego znakowania wyniesionych krawężnikami wysp dzielących na drodze wojewódzkiej zaprojektowano urządzenia bezpieczeństwa ruchu w postaci znaków U-5c (aktywny – maszt z solarem zasilającym) ze

znakiem C-9 oraz U-5b ze znakiem C-9. W obrębie rozbudowywanego skrzyżowania droga wojewódzka jest oświetlona latarniami ulicznymi.

Wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 182 na odcinku miejskim zaprojektowano ogrodzenie segmentowe (strona prawa) oraz przekładową barierę ochronną stalową (strona lewa) o następujących parametrach (wg PN-EN 1317):

- wg poziomu powstrzymywania – bariera N2,
- wg odkształcenia wyrażonego szerokością pracującą – klasa W1, poziom szerokości pracującej (m) - $W \leq 0,6$ m;
- wg poziomu intensywności zderzenia – A.

Przewidziano odcinki początkowe długości 12,0 m oraz końcowe długości 8,0 m.

Zaprojektowano na długości przebudowywanego odcinka nowe słupki prowadzące U-1a/b (zlokalizowane w pełnych hektometrach). Słupki U-1b należy stosować na barierach ochronnych. Na słupkach należy umieścić U-1f z numerem drogi wojewódzkiej oraz podać właściwy pikietaż drogi.

7.5 Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu

Przewiduje się wprowadzić docelową organizację ruchu w dniu **31.10.2017 r.**

Jednostka wprowadzającą zatwierdzoną organizację ruchu jest zobowiązana do zawiadomienia organu zarządzającego ruchem i zarządu drogi oraz Komendy Policji w Poznaniu. terminie jej wprowadzenia, co najmniej 7 dni przed wprowadzeniem organizacji ruchu, zgodnie z rozporządzeniem 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 2003 r., poz. 1729).

Opracował:

mgr inż. Ryszard Świdurski