

Organizacja ruchu – opis techniczny

Spis treści

1. Przedmiot opracowania.....	3
1. Parametry istniejącej drogi	4
2. Cel i zakres opracowania	4
3. Projektowane oznakowanie poziome i pionowe.....	4
4. Oznakowanie poziome	4
5. Oznakowanie pionowe	5
6. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	6
7. Uwagi końcowe	6

Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt organizacji ruchu dla zadania pt. „Remont DK nr 92 na odcinku: Bolewice – Lwówek – Pniewy od km 115+800 do km 130+300” . Łączna długość inwestycji wynosi około 14,330 km. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa wielkopolskiego, w powiecie nowotomyskim i szamotulskim, w gminie Miedzichowo, Lwówek, Pniewy w ciągu drogi krajowej nr 92.

Projektowany remont drogi krajowej nr 92 na analizowanym odcinku, ma na celu wzmocnienie nawierzchni jezdni, a przez to również poprawę jakości przejazdu i poprawę bezpieczeństwa ruchu. Docelowa organizacja ruchu swym zakresem obejmuje w/w odcinek drogi krajowej nr 92, a także fragmenty dróg (bocznych) krzyżujących się z drogą główną - na odcinkach w obrębie remontowanych skrzyżowań.

Wykaz skrzyżowań:

- 117+795 gminna z lewej L- dr. gminna
- 118+959 gminna z prawej P - dr. gminna do m. Chmielinko - w m. Grońsko 2733P
powiatowa z lewej L - dr. powiatowa nr 2733P do m. Grudna - w m. Grońsko
- 121+162 gminna z prawej P - dr. gminna do m. Lwówek - ul. Nowotomska
- 121+908 2708P powiatowa z prawej P - dr. powiatowa nr 2708P do m. Lwówek - ul.
Wittmana 1731P powiatowa z lewej L - dr. powiatowa nr 1731P do m. Zębowo
- 122+731 1750P powiatowa z prawej P - dr. powiatowa nr 1750P do m. Lwówek - ul.
Powstańców Wlkp. 1751P powiatowa z lewej L - dr. powiatowa nr 1751P do m.
Linie
- 124+528 gminna z prawej P - dr. gminna do m. Lwówek - ul. Pniewska
- 125+968 2731P powiatowa z prawej P - dr. powiatowa nr 2731P do m. Posadowo 2730P
powiatowa z lewej L - dr. powiatowa nr 2730P do m. Konin
- 126+968 gminna z prawej P - dr. gminna do m. Zgierzynka
- 130+296 92 krajowa z prawej P - dr. krajowa nr 92 ; 187 wojewódzka z prawej P - dr.
wojewódzka nr 187 (ul. Lwówecka) - do m. Szamotuły 24 krajowa z lewej L - dr.
krajowa nr 24 ; 187 wojewódzka z lewej L - dr. wojewódzka nr 187 (ul. Lwówecka)
- do m. Szamotuły

1. Parametry istniejącej drogi

Droga krajowa nr 92 na odcinku przeznaczonym do remontu jest drogą klasy GP, jednojezdniową, dwukierunkową o dwóch pasach ruchu, po jednym w każdym kierunku wraz z umocnionymi poboczami. Szerokość jezdni wynosi 7,0 m, szerokość poboczy umocnionych 2x2,0 m.

Trasa remontowanej drogi przebiega na terenie Rejonu Dróg w Nowym Tomyślu poza obszarami zabudowanymi, za wyjątkiem obszaru zabudowanego przez m. Bolewice od początku remontu do km 116+095. Większość głównych skrzyżowań na odcinku wzmocnienia przebudowano na skrzyżowania skanalizowane z wydzieleniem dodatkowych pasów ruchu dla pojazdów skręcających w lewo wraz z wyspami segregującymi i osłaniającymi z kostki betonowej, obramowanymi krawężnikiem betonowym.

2. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest podanie sposobu oznakowania pionowego i poziomego po zakończeniu robót objętych projektem pn „Remont DK nr 92 na odcinku: Bolewice - Lwówek-Pniewy od km 115+800 do km 130+300”

3. Projektowane oznakowanie poziome i pionowe

W związku ze wzmocnieniem istniejącej nawierzchni remontowanego odcinka konieczne jest odtworzenie istniejącego oznakowania poziomego oraz ustawienie oznakowania pionowego zdjętego na czas prowadzonych robót.

4. Oznakowanie poziome

Na odcinku remontowanej drogi nr 92 zaprojektowano w osi linie: P-1a, P-4, P-3a, P-6 oraz P-1e (na skrzyżowaniach w ciągu linii P-4 do oddzielenia pasów o przeciwnym kierunku ruchu).

Zastosowano również linie krawędziowe P-7a oraz P-7b Przejścia dla pieszych oznakowano znakiem P-10 o szerokości 4,00m.

Przejazdy dla rowerów oznaczono liniami P-11. Przed przejściami zastosowano linię P-14. Podporządkowane wloty dróg bocznych, zostały oznakowane linią P-13 lub P-12. Zatoki autobusowe oddzielono od jezdni drogi linią krawędziową P-7a.

Pasy dla pojazdów skręcających w lewo został oddzielone od pasów ruchu na wprost liniami P-1c, oraz P-2b. Na obu pasach zastosowano strzałki kierunkowe. Na powierzchniach wyłączonych z ruchu przewidziano znak poziomy P-21a.

Na odcinkach drogi zastosowano punktowe elementy odblaskowe „kocie oczka” typu ciężkiego (dwustronne barwy czerwono – białej; barwa czerwona dla prawostronnej linii krawędziowej jezdni).

5. Oznakowanie pionowe

Na całym odcinku przewidziano korektę lokalizacji istniejących znaków w miejscach gdzie nie została spełniona normatywna odległość od miejsca, o którym informuje dany znak. Przejścia dla pieszych zostały oznakowane znakiem D-6. Przed przejściem bez ograniczenia prędkości dodatkowo przewiduję się ustawienie znaków informacyjnych A-16. Odcinki na których istnieje możliwość wtargnięcia zwierzyny leśnej na drogę oznaczono znakami A-18b z tabliczkami T-2. W miejscach szczególnie niebezpiecznych zastosowano aktywne tablice kierunkowe U-3a, U-3b i U-3e. Projektowane oznakowanie C-9 i U-6 (demontowane) umieszczono na wyspach rozdzielających od strony najazdowej. Znaki U-6 umieścić na wysokości 0,25m, a znak C-9 na wysokości 1,80m od poziomu gruntu. Na dojazdach do skrzyżowań należy wykonać jako aktywne.

Oznakowanie pionowe zaprojektowano zgodnie z „Instrukcją projektowania dodatkowych pasów ruchu na dwupasowych drogach dwukierunkowych” GDDKiA. Zastosowano znaki D-13b, F-15, T-2, D-14b, T-1a.

W obrębie skrzyżowań przewidziano ograniczenie prędkości do 40/60 km/h (znak B-33). Przed wszystkim skrzyżowaniami umieszczono znaki informujące o skrzyżowaniu (A-6a, A-6b, A-6c). Umieszczono również znaki D-51 ostrzegające przed kontrolą prędkości

fotoradarem. Przystanki autobusowe (zatoki) oznaczono Znakami D-15. Zastosowano słupki prowadzące U-1a i na barierach energochłonnych U-1b. W miejscach o pełnym kilometrze drogi zastosowano dodatkowo na słupkach znak U-1f z numerem drogi. Szczegółową lokalizację oznakowania pionowego i poziomego przedstawiono na projekcie organizacji ruchu.

6. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Dla zapewnienia należytego bezpieczeństwa ruchu w miejscach niebezpiecznych (na wysokości wlotów i wylotów z przepustów, na obiektach mostowych, wysokie skarpy nasypów, przy lokalizacji stacji pogodowych oraz wzdłuż chodnika odsuniętego od krawędzi drogi o 2m.) przewidziano wymianę istniejących barier sprężystych. Zastosowano bariery energochłonne typu N1W4 zaprojektowane zgodnie z „Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych” GDDKiA Warszawa, kwiecień 2010. Według w/w wytycznych określono poziom zagrożenia 4 ze względu na wznoszące i opadające skarpy, oraz na naturalne wody powierzchniowe.

7. Uwagi końcowe

Na trasie zasadniczej projektuje się wykonanie znaków drogowych pionowych z grupy średnich.

Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią (dla znaków z grupy E jednorodnych możliwe ponadto konstrukcje panelowe ze wzmocnieniami). Dla tablic E-2 należy dodatkowo zastosować folię antyroszeniową.

Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe powinny być wykonane w technologii odblaskowej II generacji. Znaki C-9 w technologii odblaskowej III generacji. Trwałość znaków 10 lat. Wszystkie znaki drogowe winny mieć znak CE lub B.

Słupki do mocowania znaków drogowych powinny być wykonane z rury stalowej ocynkowanej średnicy 70 mm pokryte farbą barwy szarej neutralnej (nie dopuszcza się malowania słupków ze stali czarnej). Nie dopuszcza się spawania ani łączenia odcinków rur. Końcówki rur zabezpieczyć osłonami. Znaki należy ustawić na wysokości 2,00 m. od

poziomu krawędzi jezdni. Odległość najbardziej wysuniętego elementu znaku od krawędzi jezdni nie powinna (ze względów bezpieczeństwa) być mniejsza niż 0,5.

Oznakowanie poziome w przekroju drogowym poza terenem zabudowanym wykonać jako grubowarstwowe, strukturalne (z funkcją akustyczną) w technologii vibro-line. Oznakowanie poziome powinno mieć współczynnik odbłasku min. 300 mcd/ m² lx w całym okresie eksploatacji, współczynnik luminacji min 0,55 oraz wskaźnik szorstkości SRT min. 50 jednostek (zgodnie z „Warunkami technicznymi. Poziome oznakowanie dróg. PZD-97, IBDiM, Zeszyt 55”).

Jednostka wprowadzającą zatwierdzoną organizację ruchu jest zobowiązana do zawiadomienia organu zarządzającego ruchem i zarządu drogi (tj. tutejszego Oddziału) oraz Komendanta Wojewódzkiego Policji w Poznaniu o terminie jej wprowadzenia, co najmniej 7 dni przed wprowadzeniem organizacji ruchu, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzory nad tym zarządzeniem (Dz. U. nr 177 z 2003r., poz. 1729).

Opracował:
mgr inż. Michał Schmidt
WKP/0248/POOD/07