

Egz.....



DMK Inżynieria Sp. z o.o.
44-200 Rybnik, ul. Kościuszki 64/7
Tel./fax 032/740 90 53
www.deemka.pl
NIP 642-29-87-730

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU

Nazwa: **„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 461 w m. Dąbrówka Łubniańska i Łubniany” – Etap I (km od 9+741,88 do 10+371,13)**

Adres obiektu budowlanego: **Łubniany ul. Opolska, Dąbrówka Łubniańska ul. Oleska**

Kategoria obiektu budowlanego: **IV, XXV, XXVI, XXVIII**

Numery działek ewidencyjnych: **332/4; 185/3; 185/6; 185/7; 185/8; 185/9; 119; 121; 122; 127; 123; 124/1; 124/2; 125/5; 417/2; 418; 419/1; 125/6; 420; 468; 116; 115**

Nazwa i adres inwestora: **Zarząd Województwa Opolskiego – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu ul. Oleska 127, 45-231 Opole**

Nazwa i adres jednostki projektowej: **DMK Inżynieria Sp. z o.o., ul. Kościuszki 64/7 44-200 Rybnik**

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPR.	BRANŻA	PODPIS	DATA
PROJEKTANT:	mgr inż. Dariusz STELMACH Specjalność inżynierjno drogowa bez ograniczeń	SLK/5598/PBD/15	Drogowa		11.2024

SPIS TREŚCI

1. ZAKRES OPRACOWANIA	5
2. PODSTAWA OPRACOWANIA	5
3. STOSOWANE ZNAKI I URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	5
4. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO	6
5. CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEGO UKŁADU DROGOWEGO	7
6. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU	9
6.1. Oznakowanie pionowe	9
7. ZASADY ROZMIESZCZANIA ZNAKÓW DROGOWYCH	11
8. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	11

SPIS RYSUNKÓW

Orientacja	D1
Istniejąca organizacja ruchu	OR1.1
Stała organizacja ruchu	ORD1.1
Schemat montażu znaków	S1

1. ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 461 w m. Dąbrówka Łubniańska i Łubniany.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- USTAWA z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych zasad zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem Dz.U. Nr 177 poz. 1729 z 23 września 2003r,
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych Dz.U. nr 170 poz. 1393 z 2002r,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220 poz. 2181),
- Plan sytuacyjny w skali 1:500,
- Plan orientacyjny 1:10 000,
- Inwentaryzacja w terenie,
- Zlecenie zamawiającego.
- Standardy dostępności dla polityki spójności 2021-2027

3. STOSOWANE ZNAKI I URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

Projekt opracowano w oparciu o załączniki 1- 4 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220 poz. 2181).

4. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa opolskiego, położona ok. 14 km w kierunku północno-wschodnim od Opola na Równinie Opolskiej, w powiecie opolskim, w gminie Łubniany.

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 461 obejmuje dwie miejscowości – Łubniany i Dąbrówkę Łubniańską.

Okolica charakteryzuje się liczną zabudową jednorodzinną oraz terenami zielonymi. Wzdłuż drogi zlokalizowane są liczne budynki mieszkalne, które dostępność do drogi mają zapewnione poprzez zjazdy.



Zdjęcie nr 1. Widok na DW491



Zdjęcie nr 2. Widok na skrzyżowanie ul. Oleskiej z ul. Leśną

5. CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEGO UKŁADU DROGOWEGO

Projektowane rozwiązanie rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 461 dostosowane będzie do warunków technicznych zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Założenia projektowe:

- droga wojewódzka,
- klasa techniczna drogi – G,
- obciążenie ruchem – 115 kN/oś,
- prędkość projektowa V_p – 50 km/h,
- prędkość miarodajna V_m – 50 km/h
- długość przebudowywanego odcinka – 9+780 – 12+271 – ok. 2,70 km
- pas ruchu szerokości 3,50 m,
- chodnik szerokości 2,00 m,
- ścieżka pieszo-rowerowa szerokości 3,00 m,

- pobocze gruntowe szerokości 1,25 m.

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 461 rozpoczyna się od dowiązania ulicy Opolskiej do ulic Powstańców Śląskich i Brynickiej przez zastosowanie odpowiednich łuków na skrzyżowaniu (km 9+780). Na początku opracowania po stronie zachodniej zaprojektowano zatokę autobusową wraz z chodnikiem zapewniającym dojście do budynku mieszkalnego nr 46 oraz projektowanego przejścia/przejazdu dla pieszych/rowerzystów zapewniającego relacje pieszą między dwoma przystankami znajdującymi się po obu stronach ulicy. Projektowany ciąg pieszo-rowerowy stanowi kontynuację oraz połączenie ze ścieżką pieszo-rowerową zaprojektowaną przez firmę Drogowe Biuro Inżynierskie Leszek Rzeczkowski wzdłuż ul. Opolskiej.

Droga wojewódzka nr 461 została zaprojektowana jako droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu, każdy o szerokości 3,50 m. Na łukach poziomych zastosowano odpowiednio wyliczone poszerzenia. DW461 posiada przekrój daszkowy o nachyleniu 2%, jednak na łukach zastosowano przechyłki.

Wzdłuż całego odcinka zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy po zachodniej stronie jezdni, natomiast po wschodniej stronie zaprojektowano odtworzenie istniejących rowów przydrożnych oraz korytka odwadniające w miejscach gdzie nie było możliwości wykonania rowów przydrożnych.

Opracowanie przewiduje także 6 przejść dla pieszych oraz 3 przejazdy rowerowe zlokalizowane w rejonie skrzyżowań DW461 z innymi drogami oraz przy zatoce autobusowej.

Wzdłuż całego rozbudowywanego odcinka DW461 zaprojektowano pięć przystanków autobusowych w tym trzy z zatokami autobusowymi. Wszystkie zaprojektowane zatoki mają szerokość 3,0 m oraz długość krawędzi zatrzymania równą 20,0 m. Na całej długości peronu zastosowano przejście pozbawione przeszkód szerokości 160 cm. Zaprojektowano wolną od przeszkód przestrzeń manewrową dla osób poruszających się na wózku o wymiarach 250x250 cm

Na peronie wyznaczono pole oczekiwania o wymiarach 90x90 cm, wykonane z płyt analogicznych do płyt pola uwagi, do którego prowadzi pas prowadzący, ułożony prostopadłe do krawędzi peronu. Na całej długości linii zatrzymania pojazdów zastosowano pasy ostrzegawcze o szerokości 30 cm. Pola oczekiwania i uwagi oraz dotykowe pasy ostrzegawcze powinny mieć parametry techniczne zgodne z systemem fakturowych oznaczeń nawierzchniowych – FON.

Na przystanku zlokalizowano miejsce przeznaczone na wiatę o wymiarach 1.6x2.4m, odsunięte od krawędzi przystankowej o 1.60 m. Na przystankach bez zatok wiata powinna być odsunięta od krawędzi przystankowej o minimum 2,50 m.

Rozwiązanie wysokościowe

- Pochylenie podłużne drogi oraz ciągu pieszo-rowerowego dostosowano do warunków terenowych oraz pochylenia podłużnego ulic,
- Pochylenie poprzeczne ciągu pieszo-rowerowego wynosi 2% w kierunku jezdni.

6. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

Oznakowanie pionowe i poziome dla przedmiotowego odcinka należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31 lipca 2002 r., Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393, z uwzględnieniem załączników nr 1 – 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania na drogach, Dziennik Ustaw – załącznik do Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku, na podstawie załączonego rysunku planu sytuacyjnego.

6.1. Oznakowanie pionowe

Stosowane oznakowanie pionowe powinno spełniać następujące warunki:

- tarcze znaków z blachy stalowej ocynkowanej ogniowo z podwójnie zagiętą krawędzią na całym obwodzie,
- lico znaku z folii odblaskowej II generacji,
- konstrukcja wsporcza – jeden słupek z profilu stalowego ocynkowanego ogniowo z fundamentem betonowym,
- na odwrocie znaku powinna być umieszczona nalepka z nazwą producenta, datą wykonania znaku, podstawą dopuszczenia do stosowania.

Tabela 1. Zestawienie proj. oznakowania pionowego

Znak	Format (dł. boku/dł. podstawy/średnica)	Ilość [szt.]
Pojedynczy słupek	-	38
Podwójny słupek	-	8
Słupek na wysięgniku	-	9
A-7	Średni (900)	1
B-20	Średni (800)	3
C-13a/16a	Średni (800)	1
C-13/16	Średni (800)	4
D-1	Średni (600)	2
D-6b	Średni (600)	4
D-15	Średni (600)	1
D-42	Średni (600)	1
D-49	Średni (600)	1
T-6a	Średni (600)	1
T-6b	Średni (600)	2

Tabela 2. Zestawienie proj. oznakowania poziome

Znak	Długość [m]	Powierzchnia
P-4	107,6	25.82
P-1e	61	7.32
P-1b	242	9.68
P-6	100	8.0
P-7a	64	7.68
P-10	14	7.0
P-11	17	8.5
P-14	9	3.38
P-23	-	13 sztuk
P-26	-	13 sztuk

UWAGA:

Wykonanie oznakowania powinno być zgodne z **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury Nr 220 z dnia 3.07.2003 r.** w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach.

7. ZASADY ROZMIESZCZANIA ZNAKÓW DROGOWYCH

Ustawiając oznakowanie należy kierować się następującymi zasadami:

- znaki i tablice nie mogą zasłaniać istniejących znaków drogowych, informatorów i sygnalizacji świetlnej,
- znaki i tablice nie mogą zasłaniać widoczności w rejonie skrzyżowania,
- minimalna odległość krawędzi znaku pionowego od krawędzi jezdni powinna wynosić 0,50 m, a wysokość zamocowania tarczy znaku mierząc od dolnej krawędzi znaku do górnej krawędzi krawężnika lub obrzeża chodnikowego powinna wynosić 2,20 m,
- znaki i tablice należy rozmieszczać zgodnie z Dz. U. Nr 220 poz. 2181,
- znaki projektowane powinny być ustawione w odległości min. 10 m od znaków istniejących.

8. TERMIN WPROWADZENIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu: 2024 r.

Opracował:

mgr inż. Dariusz Stelmach