

Autor opracowania:	 KONSORCJUM PROJEKTOWE: REM PROJEKT , ul. Jana Brzechwy 16, 96-100 Skierniewice NIP: 836-159-60-24 Regon: 100434534  URBAN MEDIA , Al. Niepodległości 13/73, 02-653 Warszawa NIP: 521-328-91-16 Regon: 1408091961							
	Kontakt: ul. Marszałkowska 55/73 lok. 22;; 00-676 Warszawa tel./fax: /22/ 403 03 07; e-mail: rem.lukasiewicz@gmail.com							
Inwestor:		ZARZĄD WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO ul. Piłsudskiego 8; 90-051 Warszawa						
Faza opracowania:	<h1>PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</h1>							
Zakres opracowania:	Rozbudowa układu drogowego							
Tytuł projektu:	ROZBUDOWA SKRZYŻOWANIA DRÓG WOJEWÓDZKICH NR 713 I 726 W OPOCZNIE WRAZ Z ROZBUDOWĄ ODCINKÓW DRÓG WOJEWÓDZKICH NR 713 I 726							
Adres inwestycji	Miasto Opoczno, powiat opoczyński, województwo łódzkie Droga Wojewódzka nr 726 od km 46+348 do km 46+729 Droga Wojewódzka nr 713 od km 78+185 do km 78+461							
								
Spis zawartości:	Wg strony 3 opracowania	Branża:	DROGOWA					
Zespół Projektowy:		Specjalność:	Uprawnienia:					
Projektował:	mgr inż. Marcin ŁUKASIEWICZ	drogowa	Nr ewid. LOD/1092/POOD/09 <i>w specjalności drogowej</i>					
Sprawdził:	mgr inż. Rafał URBAN	drogowa	Nr ewid. LUB/0184/PWOD/06 <i>w specjalności drogowej</i>					
Data opracowania:	Styczeń 2020 r.							
Egzemplarz	1	2	3	4	5	6	7	8

PROJEKT KONCEPCYJNY

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU:

A. CZĘŚĆ OPISOWA	5
1. Przedmiot i zakres opracowania.....	5
2. Podstawa opracowania	5
3. Lokalizacja inwestycji.....	6
4. Autor opracowania.....	6
5. Inwestor.....	6
6. Istniejące zagospodarowanie terenu	7
7. Projektowane zagospodarowanie terenu	9
8. Rozwiązania w planie	10
9. Organizacja ruchu i elementy BRD	11
10. Uzasadnienie wprowadzenia zmian w organizacji ruchu.....	11
11. Uwagi końcowe.....	11
12. Termin wprowadzenia organizacji ruchu	12
B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	13
1. Plan orientacyjny	skala.....1:25 000;
2. Plan oznakowania istniejącego.....	skala.....1: 500;
3. Plan oznakowania projektowanego.....	skala.....1:500;

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest koncepcja rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 726 na odcinku Opoczno – Żarnów. W etapie 1, stanowiącym przedmiot niniejszego projektu, jest to odcinek przebiegający w obszarze administracyjnym miasta Opoczno, od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 713 (km 46+348 DW nr 726) do granicy miasta w rejonie przejazdu kolejowego (km 46+729 DW nr 726). W zakres opracowania, z uwagi na przebudowę skrzyżowania z ulicami Bończy i Kolberga, wchodzi również rozbudowa 276 m drogi wojewódzkiej nr 713, krzyżującej się z przedmiotową drogą na początku opracowania.

Dokumentacja przewiduje kompletną rozbudowę przedmiotowej drogi – jezdni, chodniki, zatoki przystankowe, ścieżki i ciągi rowerowe, oraz przebudowa skrzyżowań zapewniająca zwiększenie bezpieczeństwa ich użytkowania przez wszystkich uczestników ruchu drogowego. Dodatkowo, w ramach opracowania wskazano zakres przebudowy kolidujących sieci uzbrojenia terenu oraz przewidywaną wycinkę drzew i krzewów w obszarze przewidywanego docelowego pasa drogowego.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

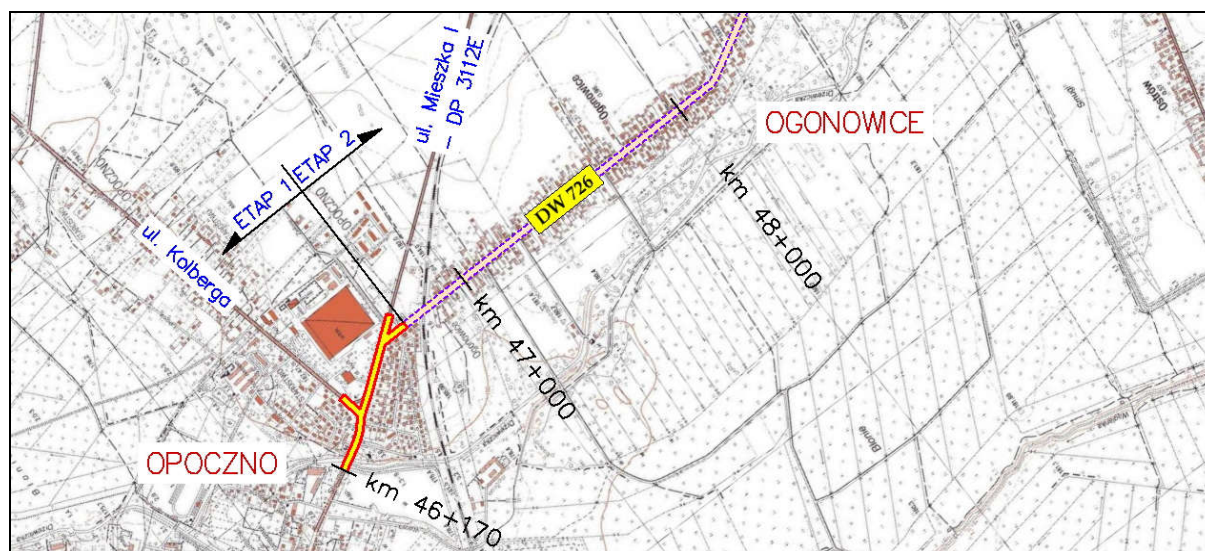
Podstawą opracowania niniejszej dokumentacji są:

- [1]. Umowa nr 99/2018 zawarta w dn. 26 lipca 2018 r. w Łodzi, pomiędzy Województwem Łódzkim – Zarządem Dróg Wojewódzkich w Łodzi, a Konsorcjum: Biuro Projektów drogowych REM PROJEKT Marcin Łukasiewicz i URBAN MEDIA Ewa Urban;
- [2]. Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ) dla zadania wykonania dokumentacji projektowej – Koncepcji programowej oraz opracowanie materiałów niezbędnych do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z jej uzyskaniem dla zadania pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Opoczno – Żarnów”;
- [3]. Aktualna mapa do celów projektowych;
- [4]. Wizja lokalna w terenie i pomiary inwentaryzacyjne;
- [5]. 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 1999 r. z późniejszymi zmianami);
- [6]. Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- [7]. Opinia Geotechniczna i Dokumentacja badań podłoża gruntowego do projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Opoczno-Żarnów;

- [8]. Inne dokumenty związane, opinie, przepisy, rozporządzenia i normatywy (w tym akty prawne wymienione w OPZ na stronie 2);
- [9]. Uzgodnienia z Inwestorem oraz Gminami na terenie których będzie realizowane niniejsze przedsięwzięcie budowlane.

3. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Obszar inwestycji położony jest w południowo-wschodniej części miasta Opoczno, w powiecie opoczyńskim, województwie łódzkim. Odcinek podlegający opracowaniu w etapie 1 ma długość 553 m, i przebiega w obszarze zabudowanym miasta od mostu na rzece Drzewiczce w kierunku południowym do granicy miasta w rejonie przejazdu kolejowego. Zakres opracowania etapu 1 kończy się 85 metrów przed przejazdem.



Rys. 1 – Lokalizacja inwestycji

4. AUTOR OPRACOWANIA

KONSORCJUM PROJEKTOWE:



REMPROJEKT

ul. Jana Brzechwy 16, 96-100 Skierniewice
NIP: 836-159-60-24 Regon: 100434534



URBAN MEDIA

Al. Niepodległości 13/73, 02-653 Warszawa
NIP: 521-328-91-16 Regon: 1408091961

5. INWESTOR



ZARZĄD WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

ul. Piłsudskiego 8; 90-051 Warszawa

6. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Droga wojewódzka na odcinku podlegającym opracowaniu przebiega w terenie zabudowanym. Od południa graniczy z terenami o niskiej zabudowie jednorodzinnej, a od północy również z terenami usługowymi i przemysłowymi. Istniejący pas drogowy posiada szerokość od 16 do 20 metrów.

Na przedmiotowym odcinku, na początku opracowania, droga krzyżuje się z DW nr 713: ul. Bończy i ul. Kolberga, a dalej przed końcem opracowania z ul. Mieszka I (droga powiatowa nr 3112E klasy Z). Dodatkowo w obszarze rozbudowy znajdują się skrzyżowania z drogami lokalnymi i dojazdowymi niższych klas: ul. Chopina, ul. Hubala, ul. Parkowa oraz planowaną przez miasto do realizacji ul. Starzyńskiego.

Droga wojewódzka 726 posiada jezdnię asfaltową o szerokości od 7 do 9,5 m, ograniczoną krawężnikami wyniesionymi. Na całym przedmiotowym odcinku, po południowo-zachodniej stronie jezdni znajduje się chodnik z kostki betonowej odsunięty od jezdni, który za skrzyżowaniem z ul. Chopina przebiega dalej w kierunku przejazdu kolejowego jako przysunięty do jezdni. Na odcinku od zatoki przystankowej zlokalizowanej po północnej stronie jezdni za stacją paliw do ul. Mieszka I, od strony północno-wschodniej przebiega chodnik z kostki betonowej, przylegający do jezdni. Chodnik na odcinku niespełna 200 m posiada kontynuację w ul. Mieszka I.

Droga wojewódzka nr 713 w obszarze opracowania posiada niemal identyczne parametry techniczne jak droga 726.

Na przedmiotowym odcinku położone są dwa przystanki autobusowe komunikacji zbiorowej. Oba posiadają zatoki przystankowe i perony z tym, że zatoka po południowej stronie jest całkowicie nienormatywna. Wzdłuż drogi występują również liczne zjazdy publiczne i indywidualne, wszystkie o nawierzchni utwardzonej.

Woda z istniejących nawierzchni komunikacyjnych – jezdni, chodników i zjazdów - jest odprowadzana do rowu przydrożnego zlokalizowanego po północnej stronie jezdni, lub lokalnie do istniejących wpustów położonych przy rzece Drzewiczce lub zabudowanych na przepuście w okolicy terenu kolejowego. Część wody jest również odprowadzana w tereny zielone bezpośrednio do gruntu.

W rejonie opracowania występują liczne sieci uzbrojenia technicznego: sieć teletechniczna, gazowa, wodociągowa, kanalizacji sanitarnej oraz elektroenergetyczna

zasilająca i oświetleniowa. Po północnej stronie jezdni rosną szpalery drzew, zlokalizowane w pasie drogowym za istniejącym chodnikiem.



źródło: Google Street View



źródło: Google Street View



źródło: Google Street View

7. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Rozbudowę odcinka DW 726 na terenie miasta Opoczno będącego przedmiotem koncepcji w etapie 1, zaprojektowano w oparciu o wytyczne Inwestora, konsultacje społeczne oraz wiedzę techniczną projektantów, z uwzględnieniem potrzeb i bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Parametry techniczne przyjęte w opracowaniu:

- kategoria drogi: wojewódzka
- klasa funkcjonalno - techniczna drogi: G (główna)
- kategoria ruchu (wg prognozy na rok 2045)..... KR4
- prędkość projektowa: 50 km/h
- prędkość miarodajna: 60 km/h
- szerokość jezdni: 7,0 m
- szerokość chodnika:..... 2,0 m
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego..... 3,0 m
- szerokość ścieżki rowerowej: 2,0 m

8. ROZWIĄZANIA W PLANIE

Drogę wojewódzką zaprojektowano jako jednojezdniową, dwupasową. Na całym przedmiotowym odcinku przewidziano jezdnię o stałej szerokości 7 metrów, w krawężnikach, biegnącą praktycznie w osi istniejącego przebiegu drogi. Korekty wprowadzono na łukach w celu doprowadzenia ich do minimalnych parametrów normatywnych oraz zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Od strony północno-wschodniej jezdnię wyposażono w chodnik o szerokości 2-2,5 metra odsunięty, a w rejonie zatoki przystankowej – przysunięty do jezdni. Chodnik dowiązano do istniejących ciągów pieszych w ul. Mieszka I, ul. Kolberga i ul. Bończy. Po południowo-zachodniej stronie zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3 metrów, przechodzący w chodnik i ścieżkę rowerową na odcinku w ul. Bończy, biegnące w stronę centrum miasta.

Skrzyżowania z DW 713 (ul. Bończy i ul. Kolberga) oraz z ul. Mieszka I zaprojektowano jako trzy i czterowylotowe o ruchu okrężnym – małe rondo o średnicy zewnętrznej $\varnothing=30$ m, z wyspą centralną o średnicy $\varnothing=15$ m i 2 metrowym pierścieniem. Po odgięciu wlotu ul. Mieszka I i przesunięcia istn. skrzyżowania w kierunku południowym, wlot ul. Chopina włączono do projektowanego ronda. Skrzyżowanie z ul. Kolberga/Bończy pozostawiono natomiast w istniejącej lokalizacji. Utrzymano również zlokalizowane w tym rejonie wjazd i wyjazd ze stacji paliw.

Wlot ul. Majora Hubala w rozbudowywaną drogę wojewódzką 713 przewidziano tylko na relacje prawoskrętne, wprowadzając jednocześnie w jego obszar zjazd indywidualny, który obecnie jest obsługiwany bezpośrednio ze skrzyżowania DW 726 z ul. Kolberga/Bończy.

Utrzymano obecną geometrię skrzyżowania z ul. Parkową, wprowadzając jedynie niewielką regulację jego łuków wjazdowo-zjazdowych, doprowadzając je do promieni o wartości 8 metrów.

Zaprojektowano skrzyżowanie trzywylotowe z planowaną przez miasto do realizacji ulicą S. Starzyńskiego.

W środkowym odcinku, między ul. Kolberga/Bończy i ul. Mieszka I, zaprojektowano przystanki autobusowe zlokalizowane w pełnowymiarowych zatokach. Przewidziano wykonanie peronów przystankowych poprzez poszerzenie zaprojektowanego chodnika i ciągu pieszo-rowerowego do 3,0 i 3,8 metra. Przystanki zaprojektowano rozjazdowo, przenosząc istniejący przystanek w kierunku Żarnowa bliżej skrzyżowania z ul. Mieszka I.

Przewidziano przebudowę wszystkich istniejących zjazdów do posesji istniejących w obszarze opracowania.

9. ORGANIZACJA RUCHU I ELEMENTY BRD

Wszystkie wyspy środkowe zostały oznakowane znakami U-5a i znakiem C-9. Przystanki autobusowe oznakowano znakiem pionowym D-15. Na każdym skrzyżowaniu w granicach opracowania nadano pierwszeństwo drogom wojewódzkim (za wyjątkiem projektowanych rond) ustawiając znaki pionowe D-1 i znaki A-7 na drogach podporządkowanych. Przejścia dla pieszych oznaczono znakami D-6 (D-6b w przypadku występowania również przejazdu dla rowerów). Przejścia poza skrzyżowaniami poprzedzono znakami A-16. Wszystkie chodniki z dopuszczeniem ruchu rowerowego oraz ścieżki rowerowe oznakowano znakami C-13/16 o odpowiedniej orientacji oraz znakami poziomymi P-23 (na ścieżkach rowerowych) i P-26 (na chodnikach).

W obszarze opracowania zaprojektowano dwa skrzyżowania w formie ronda. Zostały one poprzedzone znakami informującymi o zmianie pierwszeństwa D-2 z A-7 oraz oznakowaniem E-1/E-2a/E-4 przedstawiającym rozkład skrzyżowania. Tuż przed rondem ustawiono znaki A-7+C-12, a na wyspie środkowej ronda tabliczki kierujące U-3a.


Kompleksowo opracowano oznakowanie poziome na przedmiotowym odcinku. Na przejazdach dla rowerów zastosowano malowanie w kolorze czerwonym dla lepszej widoczności przejazdu.

10. UZASADNIENIE WPROWADZENIA ZMIAN W ORGANIZACJI RUCHU







Wprowadzenie zmian w stałej organizacji ruchu zostało podyktowane projektowanymi zmianami w istniejącym zagospodarowaniu terenu w związku z przedsięwzięciem polegającym na rozbudowie skrzyżowania DW 713 i 726 w Opocznie.

Dodatkowych, bardzo istotnym czynnikiem zmian była poprawa bezpieczeństwa wszystkich użytkowników przedmiotowego odcinka drogi.

11. UWAGI KOŃCOWE

 Niniejszy projekt podlega zatwierdzeniu zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. „w sprawie szczegółowych warunków

zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem " (Dz. U. Nr 177 z 2003 r., poz. 1729).

-  Projekt należy realizować zgodnie z założeniami 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 ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 z dn. 23 grudnia 2003 r., poz. 2181, z późn. zm.);
-  Wszystkie stosowane znaki pionowe (grupa wielkości „średnie”) i urządzenia BRD należy wykonać z w technologii folii odblaskowej 2 typu, zgodnie z *Rozporządzeniem 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 ich umieszczania na drogach* (Dz. U. Nr 220 z dn. 23 grudnia 2003 r., poz. 2181).
-  Oznakowanie poziome zaleca się wykonać jako: **grubowarstwowe, chemoutwardzalne.**
-  Wszystkie istniejące w obszarze opracowania znaki pionowe, wskazane szczegółowo na planie rozmieszczenia oznakowania, bezwzględnie rozebrać i zdeponować w miejscu wskazanym przez inwestora.
-  Wszystkie znaki należy zamocować za pomocą systemu mocowań Retension System.
-  Znaki C-9/U-5a na wyspach zamocować za pomocą gniazd montażowych.

12. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu: drugi kwartał 2021 r.

mgr inż. Marcin Łukasiewicz
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej
Nr LOD/1092/POOD/09

mgr inż. Marcin Łukasiewicz
upr. nr: LOD/1092/POOD/09

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Spis rysunków:

1. Plan orientacyjny skala..... 1:25 000
2. Plan oznakowania istniejącego..... skala..... 1: 500
3. Plan oznakowania projektowanego..... skala..... 1: 500