

2017 -01- 20

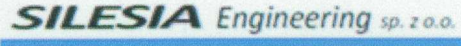
1245

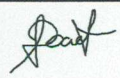
IM
D

Nr

Zamierzenie budowlane:	„Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej - opracowanie dokumentacji projektowo - kosztorysowej”
Adres budowl:	Województwo Opolskie Miasto Opole Ul. Parkowa
Rodzaj opracowania:	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU
Przedmiot opracowania:	Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej
Spis zawartości:	str. 2

Inwestor:	 MIEJSKI ZARZĄD DRÓG w Opolu 	
		ul. Obrońców Stalingradu 66 45-512 Opole

Jednostka projektowa:	 SILESIA Engineering sp. z o.o. ul. Rolnicza 1b 42-400 Zawiercie tel./fax.: +48 (32) 670 70 45 e-mail: biuro@silesia-eng.pl
-----------------------	---

Funkcja:	Tytuł, imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis	Data
Projektant:	mgr inż. Adam Dowiat	drogowa	SLK/5296/ POOD/14		12.2016

Zawiercie, grudzień 2016 r.

Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej

Stała organizacja ruchu

Spis treści

1.	Przedmiot opracowania	3
2.	Cel i zakres opracowania	3
3.	Podstawa opracowania	3
4.	Lokalizacja inwestycji	3
5.	Stan istniejący	4
a.	Charakterystyka drogi i ruchu na drodze	4
b.	Istniejąca organizacja ruchu	5
6.	Projektowane zagospodarowania terenu	5
7.	Projektowana organizacja ruchu	7
a.	Oznakowanie poziome	7
b.	Oznakowanie pionowe	7
c.	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	8
8.	Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu	8
9.	Uwagi	9
10.	Zestawienie projektowanego oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu	9
11.	Ustalenia i korespondencja	10

Spis rysunków

- 01 Orientacja
- 02 Stała organizacja ruchu – plan sytuacyjny



Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej

Stała organizacja ruchu

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w ramach budowy kładki pieszo-rowerowej oraz ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku od ul. Krapkowickiej, przez Kanał Ulgi do istniejącej kładki nad Kanałem Wińskim.

2. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu w zakresie przedmiotowej inwestycji.

3. Podstawa opracowania

Podstawę niniejszego opracowania stanowi

- Umowa nr MZD.022.183.TM.2015 z dnia 23.09.2015 r. oraz Opis Przedmiotu Zamówienia wchodzący w skład Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, nr sprawy TP4.26.12.Pz.2.2015
- Obowiązujące przepisy prawa, normy techniczne oraz literatura techniczna.

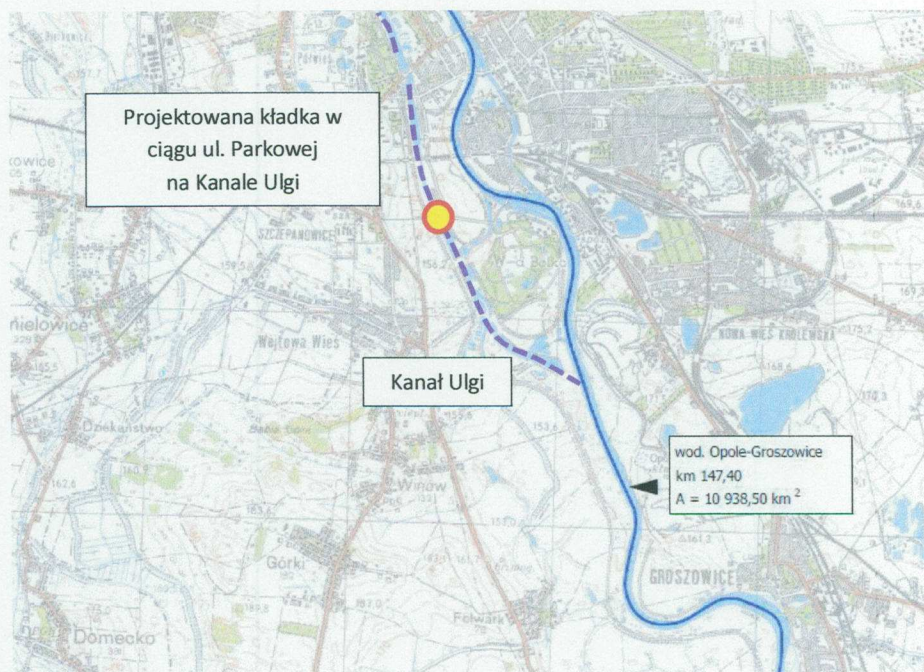
4. Lokalizacja inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w województwie opolskim, na terenie miasta Opole, w ciągu ulicy Parkowej w rejonie kanału Ulgi.

Lokalizację planowanej kładki pokazano na poniższym rysunku.

Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej

Stała organizacja ruchu



5. Stan istniejący

a. Charakterystyka drogi i ruchu na drodze

Ul. Krapkowicka

W rejonie przedmiotowej inwestycji ul. Krapkowicka stanowi odcinek drogi powiatowej 17660 na przebiegu od ul. Krapkowickiej (DK 45) do ul. Niemodlińskiej (DW 414). W ciągu ww. drogi występuje głównie ruch samochodów osobowych o charakterze lokalnym z uwagi na ograniczenia skrajni drogowej w ciągu ww. ul. Krapkowickiej (2,2m) na północ od rejonu inwestycji.

W stanie istniejącym, ul. Krapkowicka stanowi droga o nawierzchni z betonu asfaltowego o szerokości ok. 5,50 m. Na północ od ul. Parkowej wzdłuż zachodniej krawędzi ul. Krapkowickiej zlokalizowany jest ciąg pieszo-rowerowy oddzielony od jezdni wyniesionym krawężnikiem. Wzdłuż wschodniej krawędzi występuje pobocze gruntowe oraz liczne drzewa. Na południe od ul. Parkowej, po obu stronach, zlokalizowane są pobocza gruntowe oraz liczne drzewa.

Ul. Parkowa – odcinek zachodni

W ciągu drogi występuje ruch sporadyczny związany głównie z dojazdami do wałów oraz ruch o charakterze rekreacyjnym (rowerzyści).

W stanie istniejącym, zachodni odcinek ul. Parkowej stanowi droga szutrowa o nieregularnej szerokości i licznymi nierównościami. Pobocza są zarośnięte. Bezpośrednio przy drodze występują liczne drzewa. Teren przeznaczony pod budowę ścieżki pieszo-rowerowej stanowią zieleńce i pola.

Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej

Stała organizacja ruchu

Ul. Parkowa – odcinek wschodni

W ciągu drogi występuje ruch związany głównie z dojazdami do wałów, ruch o charakterze lokalnym związany z dojazdami mieszkańców do posesji oraz ruch o charakterze rekreacyjnym (rowerzyści) i turystycznym związany z dojazdami do istniejącego parkingu i zlokalizowanego na wyspie ogrodu zoologicznego. Największe natężenie ruchu występuje podczas dni wolnych od pracy. Ruch pieszych odbywa się po jezdni i/lub poboczach.

W stanie istniejącym, nawierzchnia bitumiczna wschodniego odcinka ul. Parkowej posiada nieregularną szerokość, z licznymi spękaniem i ubytkami warstwy ścieralnej szczególnie przy krawędziach. Odcinkowo zaobserwowano wykonane zabiegi naprawcze warstwy ścieralnej. Nawierzchnia posiada nieregularne pochylenia. Pobocza są zarośnięte, w wyniku czego podczas opadów utrudnione jest sprawne odprowadzenie wód opadowych. Na odcinku przed Kanałem Wińskim przy drodze występują drzewa. Teren przeznaczony pod budowę ścieżki pieszo-rowerowej stanowią zieleńce i pola.

b. Istniejąca organizacja ruchu

Po prawej stronie ul. Krapkowickiej jadąc z północy, w rejonie włączenia ul. Parkowej znakami C13/16 oraz C13a/16a oznaczony jest początek i koniec istn. ciągu pieszo-rowerowego.

Po wschodniej stronie Kanału Ulgi, w rejonie planowanej trasy pieszo-rowerowej występują znaki B-1 ograniczające wjazd na istn. wały. Natomiast w rejonie włączenia do istn. ciągu pieszo-rowerowego przy Kanale Wińskim, w ciągu ul. Parkowej zlokalizowany jest znak C13/16.

6. Projektowane zagospodarowania terenu

Projektuje się kładkę pieszo-rowerową w formie obiektu belkowego o zmiennej wysokości (belka kratownicowa) wzmocnionego łukiem w przęśle nurtowym. Z uwagi na uwarunkowania wynikające z uzgodnień z administratorem Kanału Ulgi przyczółki oraz podpory pośrednie obiektu mostowego zlokalizowane zostały poza istniejącymi wałami przeciwpowodziowymi. Przewiduje się zachowanie następujących skrajni budowli pod kładką:

- Dla zjazdu nr 1 z ulicy Parkowej (od strony ul. Krapkowickiej) na działki nr 72, 73/1 i dalsze - wysokość minimalna 3,50 m oraz szerokość (projektowana) 4,50 m,
- Dla ścieżki pieszo-rowerowej na koronie wału zachodniego - wysokość minimalna 2,50 m oraz szerokość (istniejąca) około 4,10 m,
- Dla Kanału Ulgi - wysokość minimalna około 10,0 m, szerokość około 50,0 m;
- Dla ścieżki pieszo-rowerowej na koronie wału wschodniego - wysokość minimalna 2,50 m oraz szerokość (istniejąca) około 2,20 m,
- Dla drogi dojazdowej do parkingu (wzdłuż wału przeciwpowodziowego wschodniego) - wysokość minimalna 4,50 m oraz szerokość (istniejąca) około 6,10 m,
- Dla projektowanej ścieżki rowerowej i chodnika - wysokość minimalna 3,20 m (skrajnia dla lekkich pojazdów samochodowych) oraz szerokość 5,00 (3,00+0,50+1,50) m,

Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej

Stała organizacja ruchu

Po stronie zachodniej projektuje się dojazd do obiektu w postaci rampy o nachyleniu maksymalnym 6%. Szerokość użytkowa ciągu na rampie wyniesie 5,0 m (3,0 m szerokość ścieżki rowerowej, 0,50 m bezpiecznik oddzielający ruch pieszych od ruchu rowerowego, 1,50 m szerokość chodnika dla pieszych). Z uwagi na uwarunkowania wynikające z konieczności zachowania istniejącego układu dróg do obsługi terenów wokół wałów przeciwpowodziowych rampa zlokalizowana zostanie wzdłuż ulicy Parkowej po jej stronie południowej w odległości umożliwiającej zachowanie jak największej ilości drzew rosnących przy ulicy Parkowej. Od strony ulicy Parkowej rampa zostanie ograniczona murem oporowym, po stronie południowej przewiduje się zastosowanie bezpiecznego pochylenia skarp nasypu (skarpy nieumocnione).

Ulicę Parkową po stronie zachodniej przewiduje się włączyć do ul. Krapkowickiej jako wlot skrzyżowania zwykłego ul. Krapkowickiej i ul. Parkowej.

Przewiduje się, że ulica Parkowa na odcinku od ulicy Krapkowickiej do wjazdu na wał przeciwpowodziowy (wykonany z płyt drogowych) zostanie wykonana o nawierzchni asfaltowej i o szerokości 4,50 m. Przed wjazdem na wał przeciw powodziowy przewiduje się wykonanie zjazdu na działkę nr 72, 73/1 i dalszych dla zachowania możliwości przyszłej obsługi komunikacyjnej (teren parkingów).

Po stronie wschodniej (Wyspa Bolko) przewiduje się wykonanie zjazdu z kładki w formie rampy o nachyleniu maksymalnym 5,5%. Szerokość użytkowa ciągu na rampie wyniesie 5,0 m (3,0 m szerokość ścieżki rowerowej, 0,50 m bezpiecznik oddzielający ruch pieszych od ruchu rowerowego, 1,50 m szerokość chodnika dla pieszych). Z uwagi na ograniczoną dostępność terenu przewiduje się, że rampa zostanie wykonana w formie „ślimaka”. Od strony zewnętrznej rampa zostanie ograniczona poprzez wykonanie muru oporowego, po stronie wewnętrznej zostaną wykonane skarpy o pochyleniu bezpiecznym (nieumocnione).

Nie przewiduje się bezpośredniego połączenia ciągów pieszo-rowerowych na kładce z ciągami pieszo-rowerowymi na koronie wałów przeciwpowodziowych.

Wzdłuż istniejącej ulicy Parkowej (na odcinku od wału przeciwpowodziowego do wjazdu na parking) przewiduje się poszerzenie istniejącej jezdni do szerokości 4,50 m (+0,70 m szerokość bezpiecznika utwardzonego) z wykonaniem mijanki o szerokości 5,0m w rejonie wjazdu na parking, zgodnie z wytycznymi Zamawiającego oraz wykonanie ciągu pieszego i rowerowego po stronie południowej. Szerokość ciągu rowerowego 2,0 m, szerokość ciągu pieszego 1,50 m. Uwzględnienie szpaleru drzew, o którym mowa w MPZP - po stronie południowej jezdni, za rowem przewidzianym do przebudowy (przesunięcia w kierunku południowym).

Na pozostałym odcinku ulicy Parkowej (od wjazdu na parking do Kanału Wińskiego) ze względu na konieczność uwzględnienia szpaleru drzew przewiduje się poszerzenie istniejącej jezdni do szerokości 3,50 m z jednoczesnym wykonaniem po stronie południowej (za linią istniejących drzew) oddzielonego chodnika. Pas terenu o szerokości min. 1,50 m pomiędzy jezdnią, a nowoprojektowanym chodnikiem o szerokości 4,00 m zostanie wykorzystany dla lokalizacji szpaleru drzew. W miejscach występowania istniejących drzew przewidziano lokalne zawężenia chodnika. Na odcinku od zjazdu na parking do Kanału Wińskiego przewiduje się prowadzenie ruchu rowerowego po jezdni.

Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe

- Na przejściach dla pieszych zaprojektowano krawężnik wyniesiony 2 cm ponad poziom jezdni.

Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej

Stała organizacja ruchu

- Na połączeniach ścieżek rowerowych z drogami zaprojektowano wtopiony krawężnik.
- Przed przejściami dla pieszych, w odległości 0,50 m od krawędzi jezdni, zaprojektowano pasy ostrzegawcze o szerokości 0,40 m z kostki / płytek wskaźnikowych z wypustkami koloru żółtego w celu ostrzeżenia osób niedowidzących o rejonie przejścia.

7. Projektowana organizacja ruchu

a. Oznakowanie poziome

- Na początkach ścieżki rowerowej we wskazanych miejscach oraz w odległościach kolejno co 50m zaprojektowano znak P-23.
- Na przejściach dla pieszych przez ul. Krapkowicką zaprojektowano znak P-10.
- Powyżej przejścia dla pieszych przez ul. Krapkowicką przewidziano rezerwę w celu wykonania przejazdu rowerowego w ramach odrębnego opracowania.
- Włączenie ul. Parkowej (odcinek zachodni) do ul. Krapkowickiej - skrzyżowanie zwykłe:
 - w ciągu ul. Krapkowickiej zaprojektowano kolejno linie od południa: P-6 – P-4 – znak P-10 – P-1e – P-4 – P-6.

Poniżej przedstawiono minimalne wymagania dotyczące projektowanego oznakowania poziomego – zgodnie z przepisami Rozporządzenia 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 (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r.):

- barwa: biała,
- powierzchniowy współczynnik odbłasku: ≥ 100 ,
- współczynnik luminacji β (widoczność w dzień): $\geq 0,30$,
- wskaźnik szorstkości SRT: ≥ 45 ,
- trwałość LCPC: ≥ 6 .

b. Oznakowanie pionowe

- Na początkach ścieżki rowerowej we wskazanych miejscach zaprojektowano znak C-13, natomiast na końcach – C13a,
- Na początku ciągu pieszo-rowerowego zaprojektowano znak C-13/16,
- Zaprojektowane odtworzenie istn. znaku B-1 w rejonie wjazdu na parking, wraz z tabliczką T-22 i zaktualizowaną treścią tabliczki:

*„Nie dotyczy
mieszkańców wyspy
Bolko, pojazdów
ZOO i RZGW”*

- Włączenie ul. Parkowej (odcinek zachodni) do ul. Krapkowickiej - skrzyżowanie zwykłe:

Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej

Stała organizacja ruchu

- Na wlocie skrzyżowania zaprojektowano znak B-20 z uwagi na niedostateczną widoczność,
- W ciągu ul. Krapkowickiej zaprojektowano znaki D-1,
- W rejonie projektowanego przejścia dla pieszych przez ul. Krapkowicką zaprojektowano znaki D-6 przewidziane do zamontowania na projektowanych słupach oświetleniowych,
- Na wylocie ul. Parkowej, na skrzyżowaniu ul. Krapkowickiej z ul. Parkową zaprojektowano znak B-1 wraz z tabliczką T-22 oraz tabliczką o treści:

*„Nie dotyczy
pojazdów RZGW,
dojazdu do pól
i działek”.*

- Na wlotach ul. Krapkowickiej, na skrzyżowaniu ul. Krapkowickiej z ul. Parkową zaprojektowano odpowiednio znaki B-21 i B-22 wraz z tabliczką T-22 oraz tabliczką o treści:

*„Nie dotyczy
pojazdów RZGW,
dojazdu do pól
i działek”.*

Poniżej przedstawiono minimalne wymagania dotyczące projektowanego oznakowania pionowego – zgodnie z przepisami Rozporządzenia 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 (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r.):

- wielkość znaków pionowych:
 - na wlotach skrzyżowania z ul. Krapkowicką oraz w ciągu ul. Krapkowickiej: średnie (nie dotyczy znaków D-1, które należy zastosować jako mini),
 - w ciągu ul. Parkowej: małe,
 - w ciągu trasy pieszo-rowerowej: mini,
- typ folii odblaskowej do użycia na lica znaków: 1 (dla znaku B-20 obowiązuje typ folii 2)
- barwa i odblaskowość: parametry jak dla folii typu 2.

c. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

- Wzdłuż planowanej trasy pieszo-rowerowej, w miejscach powyżej 0,5m różnicy wysokości zaprojektowano obustronne balustrady U-11a,

8. Termin wprowadzenia projektowanej organizacji ruchu

Orientacyjny termin wprowadzenia projektowanej stałej organizacji ruchu: do 31.12.2018 r.

Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej

Stała organizacja ruchu

9. Uwagi

Wszelkie oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu należy wykonać zgodnie z projektem zachowując zasadę właściwej widoczności, skrajni drogowej oraz przy spełnieniu wymagań podanych w Załącznikach nr 1-4 do Rozporządzenia 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 (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r.).

Ustawione znaki i urządzenia oraz sposób ich zamontowania muszą zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego.

Wszelkie uwagi do projektu organizacji ruchu wprowadzono na podstawie ustaleń i korespondencji.

10. Zestawienie projektowanego oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu

Rodzaj oznakowania pionowego	Ilość [szt.]	Wielkość
B-20	1	średnie
B-1	2	małe
B-21	1	średnie
B-22	1	średnie
C-13a	3	mini
C-13/16	4	mini
D-1	2	mini
D-6	2	średnie
T-0 o wym. 280x600 mm	3	-
T-0 o wym. 280x700 mm	1	-
T-22	4	małe

Rodzaj oznakowania poziomego	Ilość	Jednostka
P-1e	12	mb
P-4	40	mb
P-6	100	mb
P-10	5	m
P-14	3	m
P-23	30	szt.

Rodzaj UBR	Ilość [mb]
U-11a	650

11. Ustalenia i korespondencja

Notatka ze spotkania w dniu 18 sierpnia 2016 roku w sprawie uściślenia zakresu dla zadania „*Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej – opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej*”

Obecni wg. listy obecności.

Na spotkaniu ustalono:

1. Projektant przesunie przejście dla pieszych przez ul. Krapkowicką w kierunku południowym, tak aby w przyszłości umożliwić przeprowadzenie przejścia rowerowego przez ul. Krapkowicką. Wzdłuż ul. Krapkowickiej należy zaprojektować odcinek chodnika, od przejścia dla pieszych w kierunku ul. Parkowej.
2. Projektowaną ścieżkę rowerową należy doprowadzić do krawędzi ulicy Parkowej, wcześniej należy ustawić znak B-9 „Zakaz wjazdu rowerów”
3. Odcinek ul. Parkowej, na długości parkingu, należy zaprojektować o szerokości 4,5 m.
4. Ścieżka rowerowa na całej długości zadania – koloru czerwonego, chodnik w kolorze jasno szarym (również na długości kładki).

Na tym notatkę zakończono.

Stała organizacja ruchu

LISTA OBECNOŚCI

[illegible]

Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej

Stała organizacja ruchu

Prezydent Miasta Opola
Rynek - Ratusz
45-015 Opole
(ITGK-395)

Opole, dnia 2016-08-23

ITGK-RDOM.7221.1.110.2016

Silesia Engineering sp. z o.o.
ul. Rolnicza 1b
42-400 Zawiercie

Na podstawie art. 10, ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012r. poz.1137 ze zm.) oraz § 8, ust. 2, pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003r., Nr 177, poz. 1729 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Silesia Engineering sp. z o.o. z Zawiercia

o d s y ł a m

projekt organizacji ruchu dla zadania *Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez k. Ulgi w Opolu wraz z budową ścieżki rowerowej*, celem wprowadzenia zmian i uzupełnień:

1. Brak powiązania projektowanej drogi dla pieszych i rowerów w ciągu ul. Parkowej z ul. Krapkowicką (przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów)
2. Nie wyprowadzać pieszych na jezdnię ul. Parkowej
3. Usunąć znaki C-13/16 oraz C-13a/16a (początek opracowania). Zastąpić je znakami C-13 i C-13a. Znaki ustawić we właściwej odległości od krawędzi jezdni.
4. Projektowaną tabliczkę umieszczoną pod znakiem B-1 w rejonie włączenia ul. Parkowej do ul. Krapkowickiej uzupełnić o napis, że zakaz nie dotyczy dojazdu do pól
5. Z projektowanych tabliczek umieszczonych pod znakami B-1 usunąć napis „rowerów”, wrysować tabliczki T-22
6. Usunąć znaki C-13 x2 z projektowanych wjazdów na drogi rowerowe za k. Ulgi
7. Znak C-13a/16a umieszczony na końcu drogi dla pieszych i rowerów zastąpić znakiem C-13a
8. W wariancie 2, gdy ul. Parkowa jest drogą publiczną nie wrysowywać linii P-14, a w miejsce znaków A-6b, A-6b zaprojektować D-1 zachowując prawidłowe odległości od skrzyżowania.

Poprawiony projekt należy złożyć w trzech egzemplarzach wraz z podaniem o zatwierdzenie projektu organizacji ruchu.

Do wiadomości:
I. MZD

Z up. Prezydenta Miasta

Agnieszka Maślak
Naczelnik Wydziału Infrastruktury Technicznej
i Gospodarki Komunalnej

SILESIA Engineering sp. z o.o.

ul. Rolnicza 1b, 42-400 Zawiercie, tel./fax.: +48 (32) 670 70 45, e-mail: biuro@silesia-eng.pl

Urząd Miasta Opola

2 / 110 / - 68 / S / 16

strona 12

Wydział Infrastruktury Technicznej
i Gospodarki Komunalnej
Urzędu Miasta Opola

Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej

Stała organizacja ruchu

Prezydent Miasta Opola
Rynek - Ratusz
45-015 Opole
(ITGK-365)

Opole, dnia 2016-12-06

ITGK-RDOM.7221.1.110.2016

Silesia Engineering sp. z o.o.
ul. Rolnicza 1b
42-400 Zawiercie

Na podstawie art. 10, ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012r. poz.1137 ze zm.) oraz § 8, ust. 2, pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003r., Nr 177, poz. 1729 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Silesia Engineering sp. z o.o. z Zawiercia z dnia 18.11.2016r.

o d s y ł a m

planszę oznakowania dla zadania *Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez k. Ulgi w Opolu wraz z budową ścieżki rowerowej*, celem wprowadzenia zmian i uzupełnień:

1. W miejsce projektowanego znaku C-13 od strony ul. Parkowej przestawić projektowany znak C-13/16
2. Projektowany znak B-9 i ogrodzenie U-12a usunąć
3. Przy przejściu dla pieszych zastosować pasy ostrzegawcze z wypustkami dla osób niedowidzących. Pasy koloru żółtego o szerokości 0,40m powinny być umieszczone w odległości 0,5m od krawędzi jezdni wzdłuż całej szerokości przejścia.
4. Nie projektować linii P-14 od strony skrzyżowania
5. Nie wyprowadzać linii P-4 poza znaki P-14 i P-10
6. Zaprojektować linię P-4 przed przejściem dla pieszych długości 20m
7. Znak B-1 z tabliczkami przenieść na początek ul. Parkowej w rejon skrzyżowania z ul. Krapkowicką.

Poprawioną planszę oznakowania dołączyć do pozostałych poprawionych elementów projektu organizacji ruchu należy złożyć w trzech egzemplarzach wraz z podaniem o zatwierdzenie projektu organizacji ruchu.

Załącznik 1 rys. (zwrot)

Do wiadomości:
1. MZD

Z up. Prezydenta Miasta

Agnieszka Maślak
Naczelnik Wydziału Infrastruktury Technicznej
i Gospodarki Komunalnej

Urząd Miasta Opola

2 / 1 1 0 / - 6 8 / S / 1 6
























strona 13

**Wydział Infrastruktury Technicznej
i Gospodarki Komunalnej
Urzędu Miasta Opola**

SILESIA Engineering sp. z o.o.

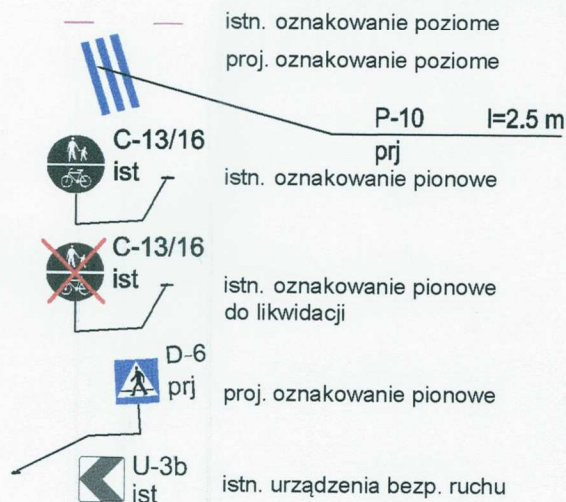
ul. Rolnicza 1b, 42-400 Zawiercie, tel./fax.: +48 (32) 670 70 45, e-mail: biuro@silesia-eng.pl

LEGENDA

	proj. drogi - naw. z betonu asfaltowego		proj. pobocze i droga serwisowa - naw. z mieszanki niezwiązanej
	proj. chodniki - naw. z kostki bet. niefazowanej koloru jasnoszarego		proj. wyspy kanalizujące, bezpiecznik, separator - naw. z kostki bet. fazowanej koloru ciemnoszarego
	proj. zjazdy - naw. z kostki bet. fazowanej koloru ciemnoszarego		proj. zieleńce
	proj. ścieżka rowerowa - naw. z betonu asfaltowego		
	proj. krawężń jezdni (bez krawężnika)		
	proj. krawężń wysp i jezdni: krawężnik najazdowy betonowy wyniesiony 6 cm		
	proj. krawężń jezdni: krawężnik najazdowy betonowy wyniesiony 0 cm/2cm*		
	proj. krawężń jezdni: krawężnik betonowy wyniesiony 0 cm		
	proj. krawężń chodnika i ścieżki rowerowej: obrzeże betonowe		
	proj. krawężń pobocza		
	proj. palisada betonowa		
	proj. ściek betonowy prefabrykowany		
	proj. skarpa trawiasta o pochyleniu 1:1,5		
	proj. skarpa umocniona o pochyleniu 1:1,5 lub 1:1		
	proj. balustrada U-11a		
	proj. pas ostrzegawczy o szer. 0,40m koloru żółtego z wypustkami dla osób niedowidzący		
	proj. przepust Ø800 wg opracowania branży konstrukcyjnej		
	proj. mury oporowe, przyczółki (wg oprac. branży konstrukcyjnej)		
	proj. chodnik w ciągu kładki - wg oprac. branży konstr.		proj. ścieżka rowerowa w ciągu kładki - wg oprac. branży konstr.

* wyniesienie krawężników:

- 2 cm - na chodnikach przy jezdni i zjazdach
- 0 cm - na ścieżkach rowerowych przy jezdni i zjazdach



Jednostka projektowa:				
SILESIA Engineering sp. z o. o.			ul. Rolnicza 1b 42-400 Zawiercie Tel./fax.: 607 960 519 email: biuro@silesia-eng.pl NIP 498-026-24-25 Regon 243180360	
Inwestor / Zamawiający: Miasto Opole Rynek - Ratusz 45-015 Opole		Nazwa przedsięwzięcia: Budowa kładki pieszo-rowerowej na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz z budową ścieżki rowerowej		
Adres obiektu: Województwo opolskie, miasto Opole, ulica Parkowa				
Obiekt budowlany: Kładka pieszo-rowerowa na wyspę Bolko przez Kanał Ulgi wraz ze ścieżkami rowerowymi				Nr rys.: 02
Nazwa rysunku: Stała organizacja ruchu - Plan sytuacyjny				Skala: 1: 500
Funkcja	Tytuł, imię i nazwisko	Nr uprawnień, specjalność	Data	Podpis
Projektant	mgr inż. Adam Dowiat	SLK/5296/POOD/14, drogowa	12. 2016	