



MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO

DIG-RI.8022.23.2025.MK

Opole, dnia 4 lutego 2025 roku

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu

Oddział Terenowy w Głubczycach

ul. Kościuszki 8

48-100 Głubczyce

Na podstawie art. 10 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz. U. z 2024 roku, poz. 1521 ze zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017r. poz. 784)

z a t w i e r d z a m

bez uwag przedłożony przy piśmie o sygn. SDM.4026.03.2025 z dnia 24 stycznia 2025r. projekt docelowej organizacji ruchu w związku z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 421 z rozbiorą istniejącego mostu w km 5+307 i budową nowego mostu wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej w m. Dzielawy w ramach zadania pn.: „Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 421 w km 5+307 w m. Dzielawy wraz z dojazdami”.

Przedmiotowa organizacja ruchu powinna być wprowadzona w terminie do dnia **30 czerwca 2026r.**

Ww. stanowisko zostało uzgodnione z przedstawicielem Komendanta Wojewódzkiego Policji w Opolu oraz Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu.

Wprowadzający organizację ruchu na podstawie zatwierdzonego projektu zobowiązany jest do zawiadomienia Departamentu Infrastruktury i Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego, Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu oraz Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu o terminie jej wprowadzenia co najmniej na 7 dni przed rozpoczęciem robót – § 12 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem (...), a także podania daty przywrócenia poprzedniej, stałej organizacji ruchu.

Brak w/w zawiadomienia spowoduje utratę ważności zatwierdzonej organizacji ruchu – § 12 ust. 4 w/w Rozporządzenia Ministra Infrastruktury.

Z up. Marszałka Województwa Opolskiego

Z poważaniem

Ryszard Widera
Dyrektor Departamentu
Infrastruktury i Gospodarki

Załączniki:

1. Jeden opieczetowany egz. projektu - zwrot
- Do wiadomości:**
1. Komenda Wojewódzka Policji w Opolu Wydział Ruchu Drogowego
 2. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu + jeden opieczetowany egz. projektu
 3. A / a

Marek Karawan; tel: 44 82 156

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu
Oddział Terenowy w Głubczycach

Wpłynęło: 13-02-2025

godz. zal.
L. dz. podpis



MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO
Piastowska 14, 45-082 Opole, tel.: +48 77 5416 510, fax.: +48 77 5416 512, email: marszalek@opolskie.pl

www.opolskie.pl

OPIS TECHNICZNY

Tytuł zadania:	„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 421 z rozbiórką istniejącego mostu w km 5+307 i budową nowego mostu wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej w m. Dzielawy” w ramach zadania: „Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 421 w km 5+307 w m. Dzielawy wraz z dojazdami”	
opracowanie:	PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	Data:
		01.2025
Lokalizacja:	Województwo: opolskie, powiat: kędzierzyńsko-kozielski, gmina: Polska Cerekiew, Obręb: Wronin, Dzielawy, Grzędzin	Opracował
		Starszy Majster Jarosław Chaliński

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO
Nr DIG-RI.8022 20 z dnia 01.02. 2025
Niniejsza organizacja ruchu została
Zatwierdzona/zacpinowana w całości / części
a) bez zmian
b) ze zmianami lub uwagami

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

STRONA TYTUŁOWA, SPIS ZAWARTOŚCI.....1

1. Podstawa opracowania.....3

2. Cel opracowania.....3

3. Stan istniejący i projektowany.....3

4. Charakterystyka drogi i ruchu.....5

5. Docelowa organizacja ruchu.....6

6. Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu.....7

WYKAZ RYSUNKÓW

Nr rys.	Tytuł rysunku
Rys.00	Plan orientacyjny
Rys.01	Plan sytuacyjny

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO
Nr DIG-RI. 8022 15 85
z dnia 07.02.2025

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- 1.1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98. poz. 602 z późniejszymi zmianami z późn. zm.).
- 1.2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017, poz. 784).
- 1.3. 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 12 października 2002 r. z późn. zm.).
- 1.4. Rozporządzenie 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. 2019 poz. 2311.).
- 1.5. Mapa do celów projektowych.
- 1.6. Wizja w terenie.

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie przedmiotowego projektu zostało wszczęte przed dniem wejścia w życie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24.06.2022 r., w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022.1518), stąd zgodnie z § 115 ww. rozporządzenia, w przedmiotowym przypadku stosuje się przepisy techniczno-budowlane obowiązujące przed dniem wejścia w życie ww. rozporządzenia (21.09.2022 r.), tj. w szczególności 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. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.) [1].

2. Cel opracowania

Celem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku drogi.

3. Stan istniejący i projektowany

Istniejąca droga na przedmiotowym odcinku ukształtowana jest w zasadniczej części z łuku kołowego o promieniu ~80m. Posiada jezdnię szerokości od ~5m do ~5,5m i gruntowe pobocza, brak wyodrębnionych chodników. Przedmiotowy odcinek drogi zlokalizowany jest w części m. Dzielawy między m. Wronin. W stanie istniejącym brak jest wyodrębnionych chodników na dalszych odcinkach drogi, zarówno w m. Dzielawy jak i na odcinku drogi w kierunku m. Wronin.

Przedmiotowy most zlokalizowany jest na krzywej przejściowej. Jezdnia na obiekcie nie jest ograniczona krawężnikami, gruntowe pobocza ograniczone są stalową balustradą zamontowaną na krawędziach mostu. Istniejąca jezdnia posiada nienormatywne szerokości pasów ruchu oraz nienormatywne pochylenia poprzeczne.

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO
Nr DIG-RI. 8022
z dnia 07.02.2025

Odwodnienie obiektu realizowane jest powierzchniowo. Wody opadowe i roztopowe z jezdni na moście odprowadzane są po skarpach na teren w sąsiedztwie drogi, gdzie następuje ich rozsączenie. Wody opadowe z północnego odcinka drogi prowadzone są ściekami korytkowymi, zlokalizowanymi po obu stronach jezdni, odprowadzone do cieku wylotami przy moście. Wody opadowe z jezdni po południowej stronie mostu odprowadzane są częściowo po skarpach na teren w sąsiedztwie drogi, gdzie następuje ich rozsączenie oraz częściowo do istniejącego rowu przydrożnego.

Od strony m. Wronin, po lewej stronie drogi, na granicy działki drogowej i działki nr 621 zlokalizowane jest ogrodzenie posesji, które z uwagi na swoją nieciągłość sugeruje, iż wjazd na te działkę może odbywać się w miejscu zlokalizowanym bezpośrednio przy istniejącym moście.

Z prawej strony drogi znajduje się zjazd na działkę nr 1019/3, pod którym zlokalizowany jest zabudowany odcinek rowu drogowego ograniczony ściankami czołowymi.

Z ukształtowania terenu wynika, iż zjazd na działkę nr 1018 realizowany może być z prawej strony drogi, bezpośrednio przy istniejącym moście.

Od strony m. Dzielawy, z lewej strony drogi, zlokalizowany jest zjazd na posesję nr 616/1. Na długości opracowania, w stanie istniejącym nie ma więcej wyodrębnionych zjazdów do sąsiadujących nieruchomości.

Przedmiotowy odcinek drogi, zgodnie z informacją uzyskaną z Gminy Polska Cerekiew, zlokalizowany jest w terenie, dla którego brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu, w tym istniejącą zabudowę i uzbrojenie terenu uznaje się, iż inwestycja zlokalizowana jest w terenie zabudowy.

W stanie istniejącym brak jest oznakowania poziomego, na części przedmiotowego odcinka drogi obowiązuje ograniczenie prędkości do 40km/h.

Zaprojektowano rozbudowę drogi wojewódzkiej na długości ~113m. W istniejący układ drogowy wpisano, największy możliwy w tym miejscu, łuk poziomy o promieniu $R=110m$.

Zaprojektowano jezdnię o szerokości pasów wynoszących $2 \times 3,90m$ ($3,50m$ – nominalna szerokość pasa ruchu wraz z wymaganym poszerzeniem na łuku wynoszącym $0,4m$) oraz pobocza gruntowe.

Jezdnię, po wewnętrznej stronie łuku ograniczono krawężnikiem wyniesionym ($h=14cm$) i poboczem, w którym zlokalizowano bariery energochłonne w odległości $1,25m$ od lica krawężnika. Jedynie na długości zjazdu nr 4 zaprojektowano krawężnik obniżony ($h=2cm$). Zewnętrzna krawędź łuku na jezdni ograniczona została krawężnikiem wyniesionym ($h=14cm$) jedynie na długości projektowanego mostu. Przed i za mostem, z tej strony drogi, projektuje się krawężniki zanikające na długości $3,0m$, przez co chodniki o minimalnej szerokości wyodrębniono jedynie na długości obiektu. Poza mostem, po zewnętrznej stronie łuku zaprojektowano pobocza, w których zlokalizowano bariery energochłonne w odległości $1,0m$ od krawędzi jezdni.

W ramach rozbudowy drogi projektuje się rozbiórkę i budowę mostu w lokalizacji zbliżonej do istniejącej, budowę zjazdów indywidualnych (nr 1 i nr 3) w nowych lokalizacjach, przebudowę zjazdów indywidualnych nr 2 i nr 4 w istniejących lokalizacjach oraz montaż barier energochłonnych na moście i dojazdach.

Z uwagi na fakt, iż działki zlokalizowane z prawej strony drogi w m. Dzielawy, tj. nr 87/1, nr 87/3, do których nie ma wyodrębnionych zjazdów w stanie istniejącym, a należą one do tego samego

WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO

Nr DIG-RI 8022

z dnia 02.02.2020

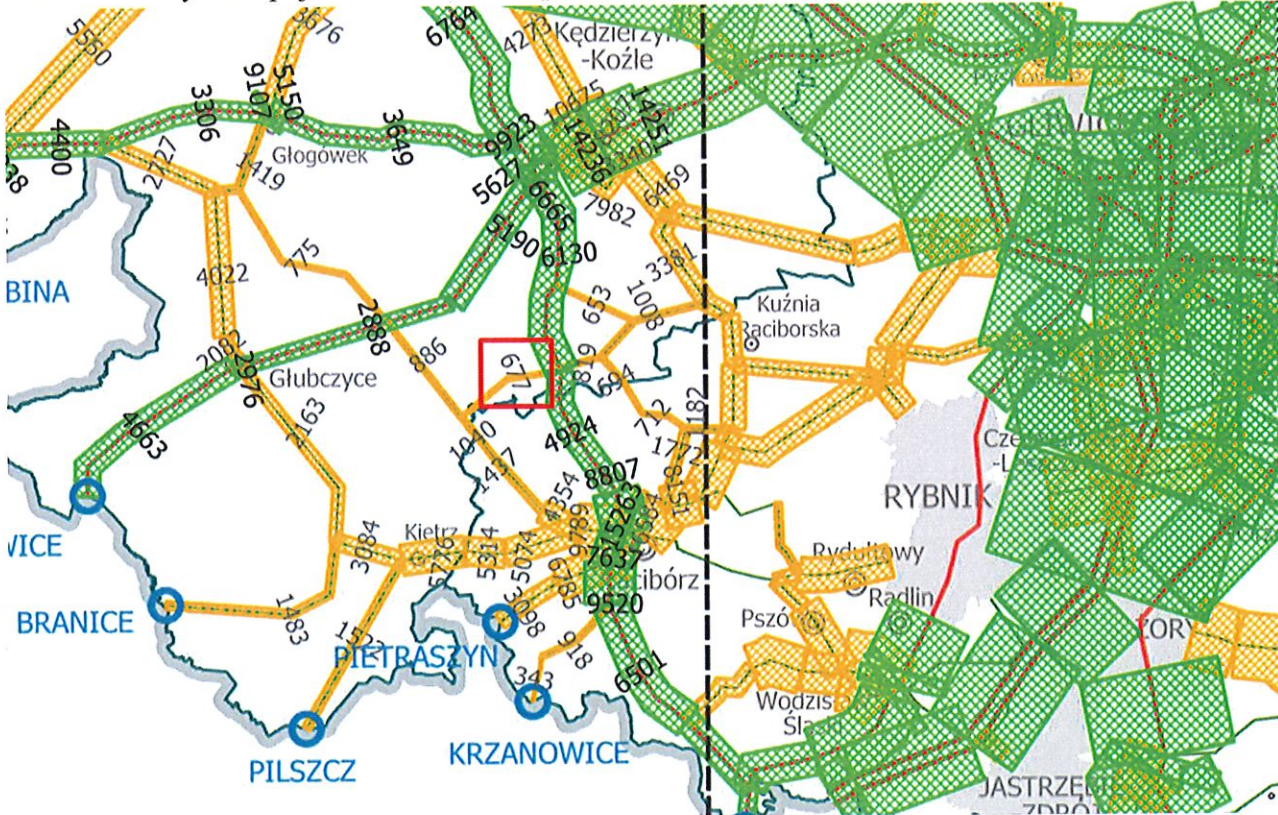
właściciela co działka nr 84/2, do której zjazd z drogi wojewódzkiej zlokalizowany jest poza zakresem opracowania, nie projektuje się dodatkowych zjazdów do tych nieruchomości.

Przedmiotowy odcinek drogi zaprojektowano spełniając przepisy rozporządzenia 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. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.), jak dla drogi klasy G w terenie zabudowy, dla prędkości miarodajnej Vm=50km/h.

4. Charakterystyka drogi i ruchu

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w m. Dzielawy na terenie zabudowy. Inwestycja znajduje się częściowo w obszarze zabudowanym i częściowo poza obszarem zabudowanym (oznakowanym tablicami D-42 i D-43).

Średni dobowy ruch pojazdów z 2021r. w przedmiotowym miejscu przedstawiono na mapie poniżej.



Poniżej dane dla drogi wojewódzkiej nr 968 z GPR2021:

Numer punktu pomiar	Numer drogi	Opis odcinka				Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
		Pikietaż		Dł. (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
		Pocz.	Końc.							bez przycz.	z przycz.		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
12122	421	0,000	8,842	842	SZCZYTY /DW417/ - DŁUGIE POLE /DK45/	677	25	425	35	11	111	9	61

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO
Nr DIG-Ri 8022
z dnia 07.02.2025

Pomiary ruchu w terenie, w tym wyznaczone godziny szczytu wykonano, w dniu 04.10.2022 r. Pomierzone największe natężenie ruchu na odcinku DW421 odnotowano w godzinach szczytu porannego 7:00 - 8:00 i wynosiło odpowiednio:

Godz.	Motocykle	Sam. osobowe	Lekkie sam. ciężarowe	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Suma poj./godz.
7:00-8:00	2	30	3	1	8	1	4	49

Prognozę ruchu wykonano w oparciu o wyniki GPR 2020/21 z uwagi na większą ilość pojazdów w stosunku do wykonanego całodobowego pomiaru z dnia 04.10.2022 r. Prognozę wykonano na okres 10 lat od daty oddania zadania do eksploatacji. Przyjęto realizację i jego zakończenie inwestycji w roku 2024 r. Do obliczenia prognozowanej ilości pojazdów posłużono się metodą wskaźnikową.

Obliczone natężenie ruchu w prognozowanej godzinie szczytu na podstawie danych SDR na rok 2024 wyniosło:

Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe bez przyczep	Sam. ciężarowe z przyczepami	Autobusy	Ciągniki rolnicze
54	2	36	2	0	9	0	5

Obliczona wartość SDRR dla roku 2024 wyniosła odpowiednio:

Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe bez przyczep	Sam. ciężarowe z przyczepami	Autobusy	Ciągniki rolnicze
717	26	451	35	11	119	10	65

5. Docelowa organizacja ruchu

Istniejące oznakowanie pionowe zostanie wymienione na nowe i ustawione w lokalizacjach wskazanych na planie sytuacyjnym, znaki należy umieścić na wysięgniku tak aby krawędź/narożnik znaków znajdowały się w odległości nie większej niż 2m od krawędzi jezdni.

Z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu i ograniczenia terenowe, a w szczególności ukształtowanie istniejącej drogi o nienormatywnym promieniu łuku poziomego wynoszącym ~20m w m. Dzielawy, geometrię projektowanego odcinka drogi ukształtowano w sposób umożliwiający dowiązanie do prostej przed ww. istniejącym łukiem, zgodnie z zatwierdzoną jej geometrią. Wymagało to zastosowania projektowanych parametrów drogi spełniając przepisy rozporządzenia 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. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.), jak dla drogi klasy G w terenie zabudowy, dla prędkości miarodajnej $V_m=50\text{km/h}$. Zgodnie z §13 ust.1 pkt. 3, w wypadku dróg klasy G i dróg wyższych klas wprowadza się prędkość miarodajną, określaną w następujący sposób: na drodze na terenie zabudowy $V_m = V_o + 10\text{km/h}$, gdzie V_m -

prędkość miarodajna (km/h), V_0 – największa dopuszczalna prędkość samochodów osobowych na drodze, ograniczona znakiem lub dopuszczona przepisami (km/h).

Z powyższego wynika, że na całej długości opracowania (rozbudowy drogi) musi być wprowadzone ograniczenie prędkości do 40km/h.

Wyżej opisana konieczność wprowadzenia ograniczenia prędkości znakiem B-33 (40) w km 0+000 determinuje konieczność likwidacji istniejącego oznakowania D-43 i D-43 w km 0+078, których pozostawienie oznaczałoby, iż wprowadzone ograniczenie prędkości do 40km/h nie obowiązywałoby za tymi znakami. Ponadto, ustawienie znaku B-33 (40) na początku opracowania w km 0+000 determinuje wprowadzenie stopniowego zmniejszenia prędkości i ustawienia znaku B-33 (60) w odległości od 100m do 70m przed przedmiotowym znakiem. Przesłane znaki D-42 i D-43 z km 0+078 do km 0+020 jednocześnie zapewniają stopniowanie prędkości w kierunku m. Dzielawy oraz odwołują wprowadzone ograniczenie prędkości w kierunku m. Wronin.

Zaprojektowano oznakowanie poziome krawędziowe liniami P-7c i P-7d o długościach wskazanych na planie sytuacyjnym.

Zaprojektowano skrajne bariery energochłonne U-11b H2/W3 z elementami odbłaskowymi U-1c z odcinkami początkowymi i końcowymi dł. 8m zaniżonymi do poziomu terenu na dojazdach.

Oznakowanie zarówno poziome jak i pionowe należy wykonać zgodnie z złączonym planem sytuacyjnym.

Odległości ustawienia znaków, kolorystyka i wzory znaków drogowych powinny odpowiadać przepisom 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.2019.2311 t.j. z dnia 2019.11.26).

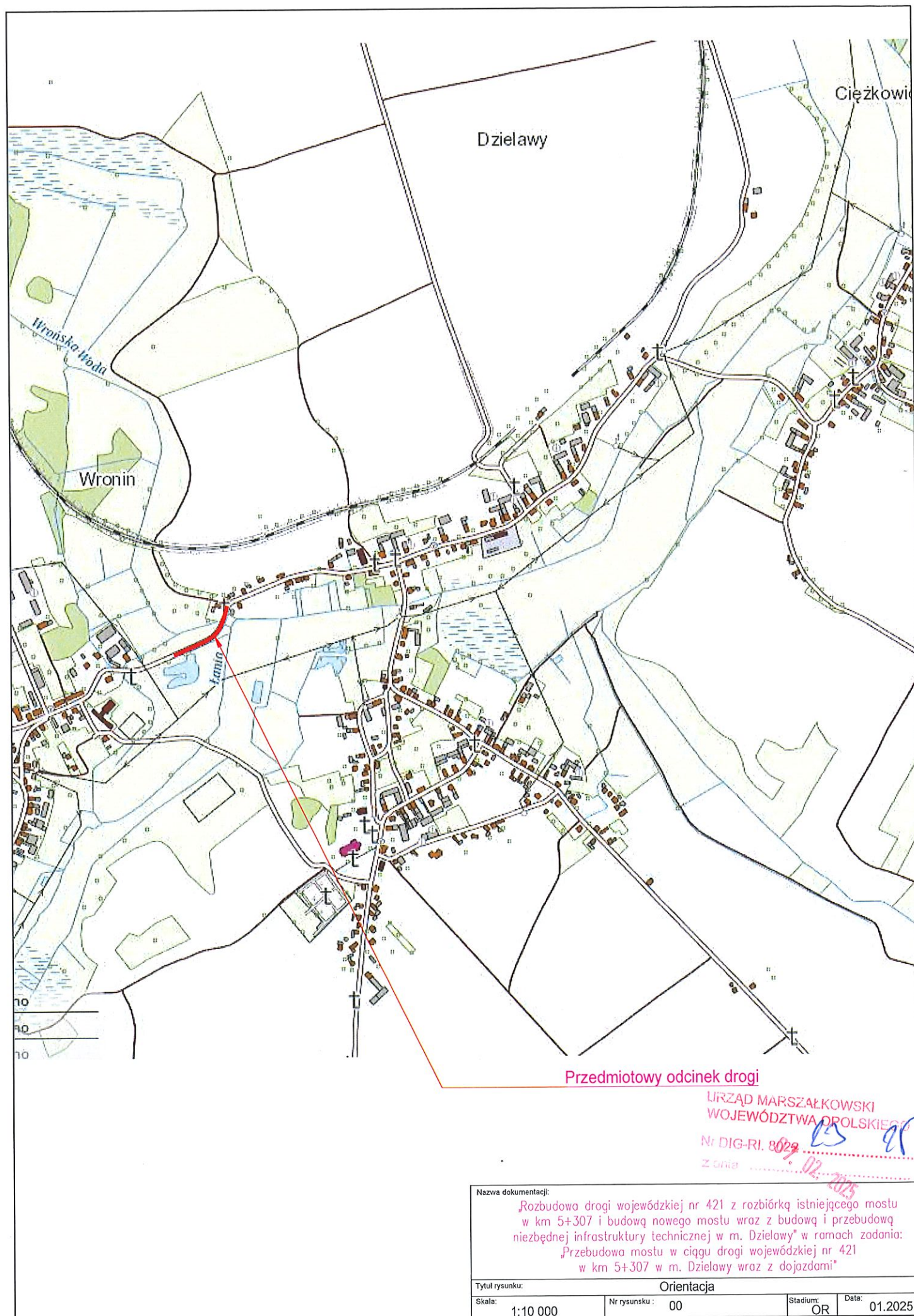
6. Planowany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu to 30 czerwiec 2026r.

Starszy Majster





Jarosław Chałasiński

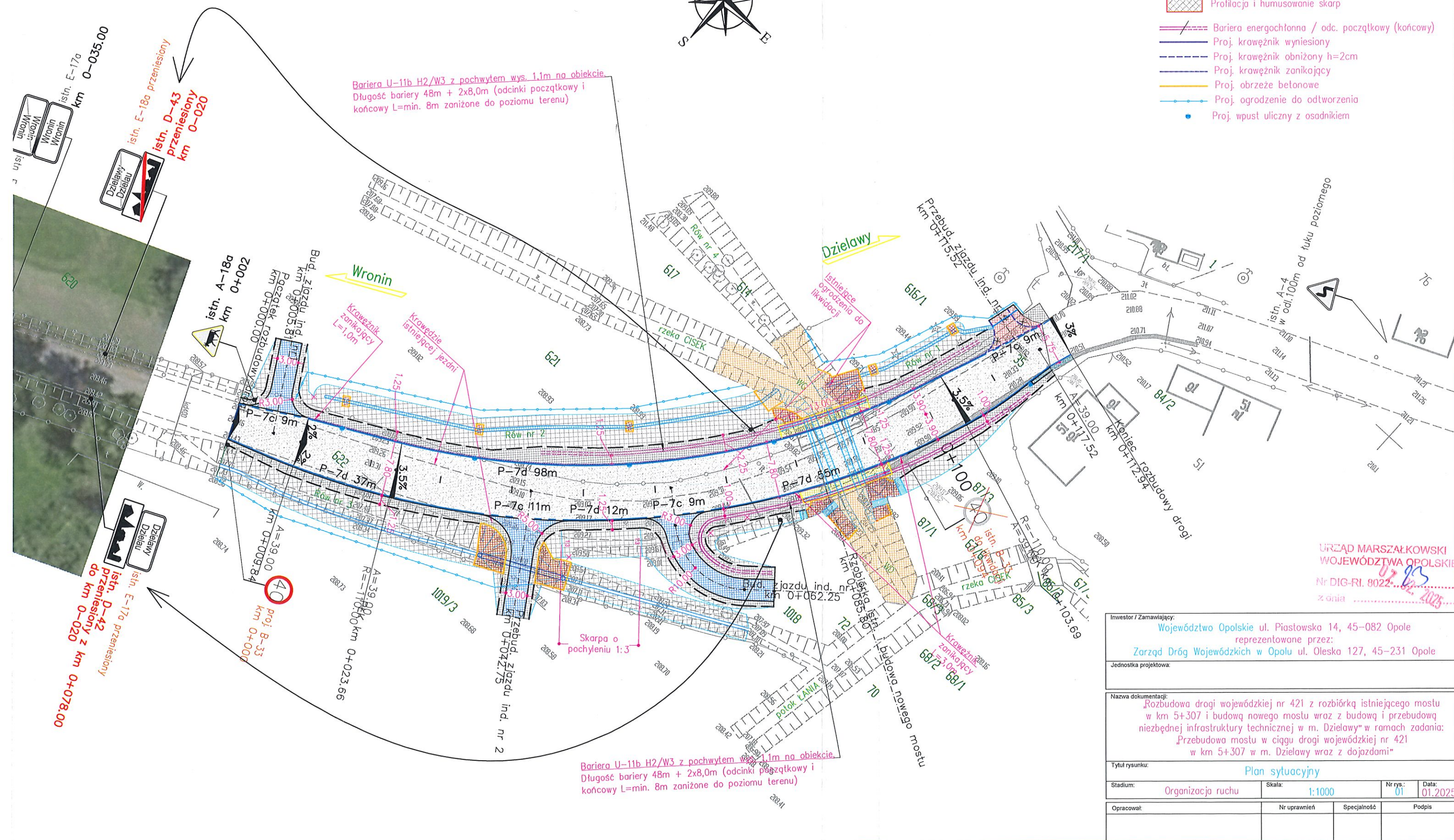
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO
Nr DIG-RI 8022
z dnia 07.02.2026



- Wszystkie projektowane znaki należy przewidzieć jako nowe.
- Podany kilometraż oznacza lokalny pikietaż projektowanej trasy,
- Droga wojewódzka nr 421,
- Klasa G,
- $V_p=50\text{km/h}$,
- $V_m=50\text{km/h}$,
- Nieopisane pochylenia skarp wynoszą 1:1,5.



	Projektowana nawierzchnia jezdni
	Projektowana nawierzchnia kap
	Projektowana nawierzchnia poboczy
	Nawierzchnia zjazdów z kruszywa
	Nawierzchnia zjazdu z kostki
	Projektowany ściek trójkątny
	Projektowane umocnienie kostką kamienną na betonie
	Umocnienie narzutem kamiennym
	Profilacja i humusowanie skarp
	Bariera energochłonna / odc. początkowy (końcowy)
	Proj. krawężnik wyniesiony
	Proj. krawężnik obniżony h=2cm
	Proj. krawężnik zanikający
	Proj. obrzeże betonowe
	Proj. ogrodzenie do odtworzenia
	Proj. wpust uliczny z osadnikiem



-

