

Nazwa i adres Inwestora:



**Gmina Wisznia Mała
ul. Wrocławska 9
55-114 Wisznia Mała**

Nazwa i adres Jednostki Projektowej:



saw-tech studio
Wojciech Sawicki
STUDIO PROJEKTÓW INŻYNIERII LĄDOWEJ
ul. Warszawska 22/13. 59-900 Ząbrzelec

Stadium projektu:

PROJEKT WYKONAWCZY

Nazwa zadania:

**ZADANIE NR 1: PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 104933D RELACJI
KRYNICZNO-PSARY, GM. WISZNIA MAŁA**

Adres inwestycji:

**m. Kryniczno, Psary, pow. trzebnicki, woj. dolnośląskie
dz. nr: 167/8; 172; 173; 175; 176/2 obręb: Kryniczno
dz. nr: 316; obręb: Malin
dz. nr 478; obręb: Psary**

Nazwa opracowania:

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

SKŁAD ZESPOŁU PROJEKTOWEGO

Stanowisko / branża	Imię i Nazwisko / Nr uprawnień	Podpis i pieczęć
Kierownik Pracowni branża: drogi / inżynieria ruchu	mgr inż. Wojciech Sawicki DOŚ/0123/PWBD/17	
Projektant branża: inżynieria ruchu	mgr inż. Aleksandra Krawczuk	
<u>Nr projektu/umowy:</u> 25/1/RIOŚ/2015	<u>Data opracowania:</u> KWIECIEŃ 2018 r.	<u>Nr egzemplarza / Nr tomu:</u> EGZEMPLARZ: 1

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot i zakres opracowania
3. Stan istniejący
 - 3.1. Informacje ogólne
 - 3.2. Powiązanie z siecią dróg publicznych
4. Stan projektowany
 - 4.1. Warunki terenowo-prawne
 - 4.2. Przeznaczenie projektowanego obiektu
 - 4.3. Ogólna forma projektowanego obiektu
 - 4.4. Struktura rodzajowa i prognoza ruchu drogowego
 - 4.5. Kategoria ruchu
5. Docelowa organizacja ruchu
6. Termin wprowadzenia organizacji ruchu
7. Uwagi końcowe

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Tabelaryczne zestawienie załączników graficznych:

NR RYS.	TYTUŁ RYSUNKU	SKALA RYS.
D.01	Docelowa organizacja ruchu – plan orientacyjny	1:10 000
D.02	Docelowa organizacja ruchu – arkusz nr I, II, III	1:500

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Niniejszą dokumentację projektową wykonano na zlecenie Inwestora tj. Gminy Wisznia Mała z siedzibą przy ul. Wrocławskiej 9, 55-144 Wisznia Mała. Formalno-prawną podstawę opracowania stanowią niżej wymienione akty prawne i inne dokumenty:

- umowa z Inwestorem tj. Gminą Wisznia Mała,
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 124),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1260 ze zmianami),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 784),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r., nr 170, poz. 1393 ze zmianami),
- rozporządzenie 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. z 2003 r., nr 220, poz. 2181 ze zmianami),
- mapa do celów projektowych terenu objętego opracowaniem w skali 1:500,
- inwentaryzacje i pomiary w terenie.

2. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest docelowa organizacja ruchu dla zadania pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 104933D relacji Kryniczno-Psary, gm. Wisznia Mała”. Zakres niezbędnych do wykonania prac obejmuje wykonanie elementów projektowanej, docelowej organizacji ruchu w zakresie:

- dostawy i montażu oznakowania pionowego,
- wykonania oznakowania poziomego,
- dostawy i montażu elementów BRD.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1. INFORMACJE OGÓLNE

Przedmiotowe zadanie zlokalizowane jest w województwie dolnośląskim, powiecie trzebnickim, w ciągu drogi gminnej nr 104933D relacji Kryniczno-Psary. Istniejąca droga posiada przekrój szlakowy z jezdnią o nawierzchni tłuczniowej i szerokości oscylującej w granicach 4.50 – 5.50 m. Stan nawierzchni jest zły technicznie, nawierzchnia nie posiada poprawnej równości poprzecznej ani podłużnej. Jezdnia wykazuje liczne ubytki i zadołowania. Na długości przedmiotowej drogi mamy do czynienia z licznymi zjazdami indywidualnymi na drogi wewnętrzne oraz nieruchomości bezpośrednio graniczące z pasem drogowym, w większości z jezdnią o nawierzchni nieurządzonej. W środkowej części trasy po prawej stronie drogi gminnej – idąc wraz z jej rosnącym kilometrażem – mamy do czynienia z zabudową jednorodzinną, na pozostałej części trasy pas drogowy graniczy bezpośrednio z terenami upraw rolniczych. Na wysokości zabudowy mieszkaniowej w poprzek jezdni zlokalizowano serię gruntowych progów zwalniających mających na celu ograniczenie prędkości pojazdów mechanicznych.

Korpus drogowy jest poprawnie odwodniony poprzez istniejący system rowów przydrożnych, z których: lewostronny (zgodnie z rosnącym kilometrażem drogi gminnej) jest na większości trasy prawidłowo utrzymany.

Jedynie końcowy jego fragment wymaga przeprowadzenia zabiegów utrzymaniowych, w tym przebudowy niedrożnych lub załamanych przepustów zlokalizowanych pod istniejącymi zjazdami. Za linią lewostronnego rowu zlokalizowane są ogródki działkowe. Prawostronny rów przydrożny (zgodnie z rosnącym kilometrażem drogi gminnej) w całości wymaga przeprowadzenia zabiegów utrzymaniowych łącznie z przebudową istniejących na jego trasie przepustów – chociaż ze względu na istniejący kierunek spadku poprzecznego drogi pełni on mniejszą rolę w systemie odprowadzenia wód opadowych z jezdni przedmiotowej drogi. Rów ten stanowi ważny element odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z graniczących z nim pól uprawnych.

Ruch pieszych na całej trasie drogi gminnej odbywa się wzdłuż obustronnych gruntowych / trawiastych poboczy. Na długości trasy przedmiotowej drogi mamy do czynienia z intensywnym zagospodarowaniem pasa drogowego w postaci sieci technicznych, do których zaliczyć należy: sieci teletechniczne i energetyczne (napowietrzne i doziemne), sieci gazowe, sieci kanalizacji deszczowej (zlokalizowane na terenach przyległych do pasa drogowego) oraz sieci wodociągowe.

3.2. POWIĄZANIE Z SIECIĄ DRÓG PUBLICZNYCH

Droga gminna nr 104933D krzyżuje się z dwoma drogami powiatowymi, mianowicie z DP nr 1368D w miejscowości Kryniczno – początek opracowania - oraz DP nr 1370D w miejscowości Psary (przedmiotowa dokumentacja nie obejmuje swoim zakresem przebudowy drogi gminnej do drogi powiatowej w Psarach). Obie drogi powiatowe krzyżują się z drogą krajową nr 5 relacji Wrocław – Poznań. Na długości przedmiotowej drogi gminnej występują również liczne powiązania z drogami wewnętrznymi o znaczeniu lokalnym / miejscowym.

Teren przedmiotowego zamierzenia budowlanego jest zatem dobrze skomunikowany i posiada pośredni – za pomocą sieci dróg powiatowych – dostęp do głównej arterii drogowej w tym rejonie.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1. WARUNKI TERENOWO-PRAWNE

Całość planowanych robót budowlanych w zakresie przebudowy drogi gminnej będzie realizowana na działkach pozostających we własności Inwestora. Nieruchomości objęte przedmiotowym opracowaniem położone są w trzech obrębach ewidencyjnych tj.:

- dz. nr: 167/8, 172, 173, 175, 176/2; obręb: Kryniczno,
- dz. nr: 316; obręb: Malin,
- dz. nr 478; obręb: Psary,

i w całości stanowią pas drogowy drogi gminnej nr 104933D.

Planowane w ramach przedmiotowej dokumentacji roboty budowlane są zgodne z miejscowym prawem w zakresie zagospodarowania przestrzennego. Parametry techniczne drogi dostosowano do warunków istniejących z uwzględnieniem przepisów technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Przedmiotową przebudowę należy traktować jak stan przejściowy bowiem szerokość pasa drogowego pozwala na przyszłościowe dostosowanie przedmiotowej drogi do parametrów docelowych zarówno pod względem szerokości jezdni drogi gminnej jak i wyposażenia pasa drogowego w takie elementy korpusu drogowego jak ciągi piesze czy rowerowe.

4.2. PRZEZNACZENIE PROJEKTOWANEGO OBIEKTU

Planowane zamierzenie budowlane ma za zadanie usprawnienie i podniesienie komfortu jazdy drogą gminną nr 104933D na odcinku pomiędzy miejscowościami Kryniczno-Psary. Przedmiotowa droga stanowić będzie również alternatywę dojazdu do przedmiotowych miejscowości z pominięciem drogi krajowej, której przepustowość ze względu na budowę trasy S5 została czasowo mocno ograniczona.

4.3. OGÓLNA FORMA PROJEKTOWANEGO OBIEKTU

W ramach przedmiotowej dokumentacji projektowej do zgłoszenia robót budowlanych zgodnie z art. 29 ust. 2 pkt 12 ustawy Prawo budowlane wykonano prace w zakresie przebudowy drogi gminnej nr 104933D niewymagającej zmiany granic pasa drogowego.

Przedmiotowa przebudowa drogi gminnej nr 104933D została opracowana – zgodnie z wymogami miejscowego prawa w zakresie zagospodarowania przestrzennego – jako drogi klas technicznych: D (dojazdowe) na odcinku trasy zlokalizowanej na dz. nr 173 (dr) obręb Kryniczno oraz L (lokalne) na pozostałym odcinku objętym opracowaniem. Szerokości jezdni jest równa 5,0 m (dwa pasy ruchu po 2,5 m każdy) z elementami uspokojenia ruchu w postaci progów zwalniających dla prędkości projektowej $V_p=40$ km/h oraz obustronnymi poboczami umocnionymi mieszanką niezwiązaną z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie szerokości min. 0,75 m każde.

W związku z tym, iż w strukturze rodzajowej dominują głównie samochody osobowe (istniejące zabudowania oraz ogródki działkowe, czasem sprzęt rolniczy) konstrukcję jezdni drogi gminnej opracowano dla klasy obciążenia ruchem kołowym KR2.

Zaprojektowano jezdnię o przekroju szlakowym i półulicznym z jednostronnym ciągiem pieszym na wysokości zabudowy jednorodzinnej, oddzielnym od jezdni krawężnikiem drogowym wyniesionym.

Początek opracowania umocowano na skrzyżowaniu drogi gminnej z drogą powiatową nr 1368D – choć w zakres prac nie wchodzi przebudowa jezdni wlotu drogi gminnej na przedmiotowe skrzyżowanie wykonana przy okazji przebudowy drogi powiatowej. Koniec opracowania zlokalizowano na wysokości zjazdu na drogę wewnętrzną zlokalizowaną na dz. nr 45/2, obręb Psary oraz wjazdu w strefę zamieszkania miejscowości Psary. Łączna długość planowanej przebudowy drogi gminnej nr 104933D wynosi ok. 2190,0 m.

W zakresie planowanych robót zaplanowano również wykonanie elementów BRD w postaci progów zwalniających wraz z niezbędnym oznakowaniem pionowym i poziomym w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu pieszych na odcinku istniejącej zabudowy mieszkaniowej.

4.4. STRUKTURA RODZAJOWA I PROGNOZA RUCHU DROGOWEGO

W związku z brakiem danych zarządcy drogi o istniejącym natężeniu ruchu, strukturze rodzajowej w punktach węzłowych i na szlaku przedmiotowej drogi, rozpatrywany w ramach niniejszej dokumentacji jest jedynie odcinek drogi gminnej nr 104933D relacji Kryniczno-Psary w zakresie objętym niniejszym opracowaniem. Dane projektowe dotyczące prędkości projektowej oparto na wytycznych normowych, a rzeczywiste natężenie ruchu oparto na wizjach terenowych.

Oceniając istniejące natężenie ruchu na drodze gminnej należy uznać, że ruch ma charakter umiarkowany, lokalny bez wyraźnych wzrostów natężenia ruchu w szczytach porannych i popołudniowych. W strukturze rodzajowej dominują samochody osobowe, sporadycznie pojazdy rolnicze obsługujące przyległe do pasa drogowego pola uprawne.

Przedmiotowe opracowanie nie odnosi się ani do ruchu na DK nr 5 ani do prognozy natężania ruchu drogowego na tej trasie po ukończeniu – trwającej na chwilę obecną budowy trasy S5. Założono, że ruch na drodze DK nr 5 został oceniony w chwili jej przebudowy – czego skutkiem było wykonanie w 2008 r. przebudowy skrzyżowania DK nr 5 z DP nr 1370D w miejscowości Psary – a w chwili ukończenia trasy S5 warunki ruchowe na rozpatrywanym odcinku drogi gminnej nie ulegną pogorszeniu.

4.5. KATEGORIA RUCHU

Na rozpatrywanym odcinku drogi gminnej przyjęto w założeniach wyjściowych, że konstrukcja jezdni przedmiotowej drogi zostanie przebudowana do warunków kategorii ruchu KR2 – co ma potwierdzenie w istniejącym

natężeniu ruchu drogowego. Układ warstw konstrukcyjnych – zaprojektowano jako konstrukcję w technologii warstw bitumicznych – co jest przedmiotem odrębnego opracowania.

5. DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU

W ramach przedmiotowego opracowania zaprojektowano nową organizację ruchu docelowego uwzględniającą finalny układ jezdny drogi gminnej nr 104933D relacji Kryniczno-Psary na odcinku objętym niniejszym opracowaniem (przebudowa przedmiotowej drogi na odcinku o nawierzchni tłuczniowej). W ramach w/w dokumentacji zaprojektowano znaki pionowe, poziome oraz elementy BRD w postaci barier typu U-11a (typ lekki) oraz progów zwalniających, listwowych. Należy zaznaczyć, że wszystkie projektowane oznakowanie zostało wykonane na tle zinventaryzowanych w marcu 2018 r. istniejących elementów dotychczasowej organizacji ruchu i są one zgodne z częścią graficzną niniejszego opracowania.

W ramach niniejszego opracowania oznakowano znakami pionowymi i poziomymi skrzyżowanie drogi gminnej nr 104933D oraz drogi powiatowej 1368D. Drogę powiatową, której nadano pierwszeństwo przejazdu oznakowano znakami D-1, natomiast wlot drogi gminnej na przedmiotowe skrzyżowanie oznakowano znakiem A-7. Dodatkowo projektowane oznakowanie pionowe na tarczy skrzyżowania (w granicach opracowania) uzupełniono znakami poziomymi P-4, P-1e oraz P-13. Zjazd na wewnętrzną drogę (ul. Ogrodowa) w obrębie rozpatrywanego skrzyżowania oznakowano jako strefę zamieszkania znakami D-40 (wjazd) / D-41 (wyjazd).

Na odcinku szlaku drogi gminnej, w strefie zabudowy mieszkaniowej zaprojektowano elementy uspokojenia ruchu w postaci progów zwalniających, listwowych o prędkości przejazdu do 30 km/h. Progi te można wykonać jako prefabrykaty dyblowane do nawierzchni bitumicznej lub jako wykonane np. z kostki kamiennej z odpowiednim oznakowaniem poziomym. Serię projektowanych progów w liczbie 4 oznakowano odpowiednio do kierunku jazdy zestawami znaków: A-11a + T-2 + B-33 (30 km/h) oraz A-11a + T-3a. Zaznaczyć należy, iż niektóre zestawy znaków są jedynie zmianą lokalizacji istniejącego oznakowania i są zgodne z częścią graficzną niniejszego opracowania. W ramach tej części projektu likwiduje się istniejący znak B-43. Likwidacji podlegają również istniejące na chwilę obecną gruntowe progi zwalniające / muldy.

Na końcowym fragmencie opracowania uporządkowaniu poddano istniejące oznakowanie wjazdu do strefy zamieszkania w miejscowości Psary. Nowy układ znaków pionowych jest zgodny z częścią graficzną niniejszego opracowania.

W ramach niniejszej dokumentacji przewidziano również montaż elementów BRD w postaci barier stalowych typu U-11a (typ lekki), które zamierza się zamontować na istniejących lub projektowanych ścianach czołowych przepustów w miejscach wjazdów na teren miejscowych ogródków działkowych.

Wszystkie projektowane znaki pionowe, poziome, elementy BRD oraz wszelkie demontaże istniejącego oznakowania pionowego są zgodne z częścią graficzną projektu docelowej organizacji ruchu stanowiącą integralną część niniejszego opracowania.

6. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu – czerwiec 2018 r.

7. UWAGI KOŃCOWE

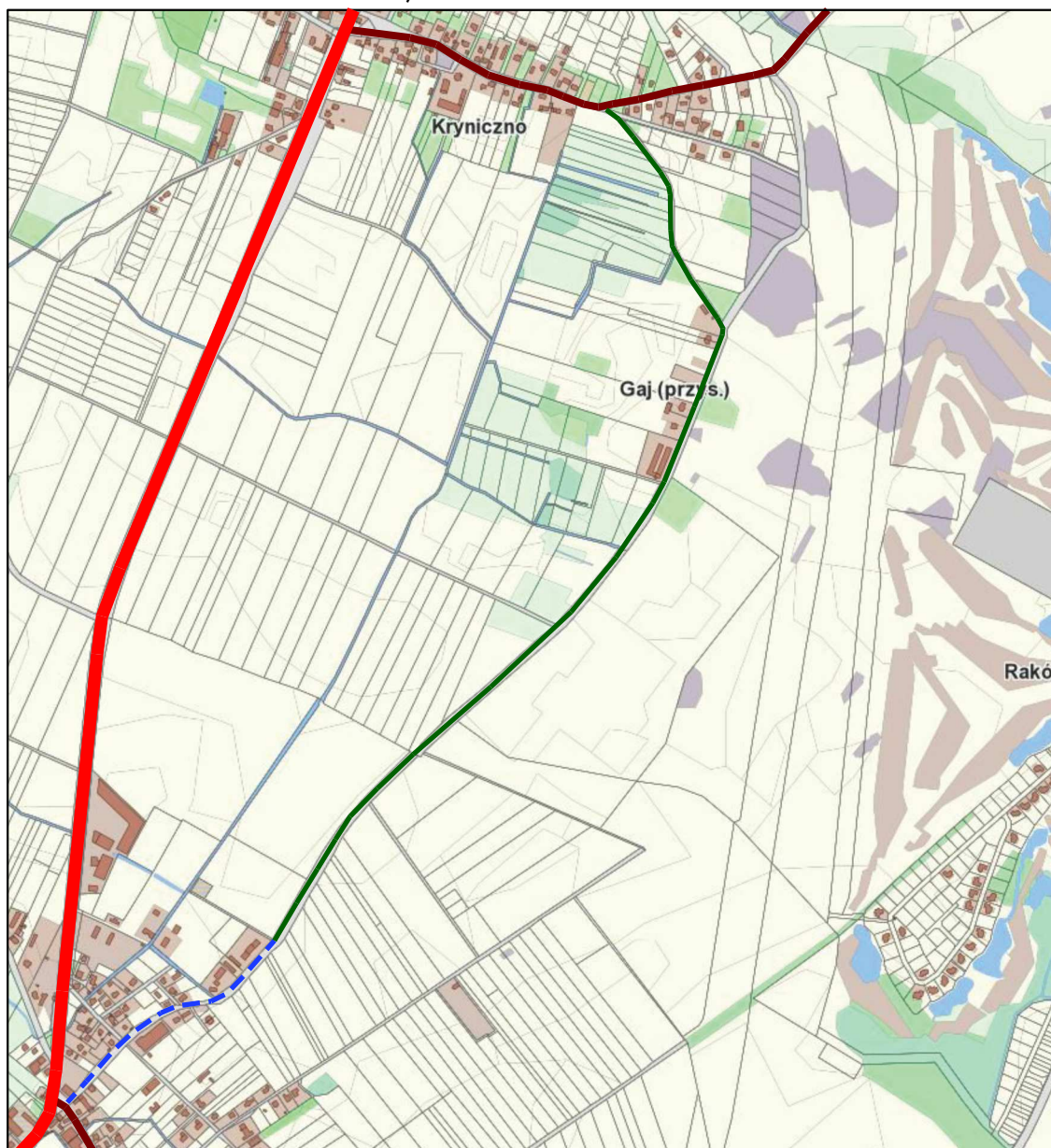
- wszystkie projektowane znaki pionowe i poziome należy lokalizować zgodnie z wytycznymi podanymi w załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,

- projektowane, w ramach docelowej organizacji ruchu, znaki pionowe i poziome należy lokalizować zgodnie z załącznikami graficznymi dołączonymi do niniejszego opracowania,
- projektowane znaki pionowe i poziome należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem 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,
- projektowane znaki pionowe należą do grupy znaków małych „M” poza znakami zlokalizowanymi bezpośrednio na tarczy skrzyżowania z DP nr 1368D, które należy wykonać w grupie wielkości znaków średnich „S”. Lica wszystkich zastosowanych znaków drogowych należy pokryć folią odblaskową II generacji. Kolorystyka znaków musi być zgodna z załącznikami graficznymi, dołączonymi do niniejszego opracowania, a zastosowane materiały powinny posiadać odpowiednie atesty,
- projektowane znaki poziome należy wykonać jako grubowarstwowe z masy chemoutwardzalnej spełniającej odpowiednie wymagania stawiane materiałom do wykonywania oznakowania poziomego,
- za stan wdrażanych elementów projektu organizacji ruchu odpowiada wykonawca robót,
- sposób ustawiania znaków pionowych powinien zapewniać ich stateczność i widoczność dla wszystkich uczestników ruchu.

Projektowała:

mgr inż. Aleksandra Krawczuk
/Projektant Inżynierii Ruchu/

PLAN ORIENTACYJNY, skala 1:10 000



źródło: www.geowisznia.pl

LEGENDA:

- droga krajowa nr 5 relacji Wrocław - Poznań
- drogi powiatowe nr 1370D relacji Psary-Krzyżanowice / nr 1368D relacji Krynitzno-Malin
- droga gminna nr 104933D objęta opracowaniem
- - - droga gminna nr 104933D wg. odrębnego opracowania

JEDNOSTKA
PROJEKTOWA

NR PROJEKTU
25/1/RIOŚ/2015

STADIUM

PB



saw-tech studio

STUDIO PROJEKTÓW INŻYNIERII LĄDOWEJ
ul. WARSZAWSKA 22/13, 59-900 ZGORZELEC
e'mail: sawtech.studio@gmail.com / tel. 660446035

NAZWA ZADANIA

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 104933D RELACJI KRYNITZNO-PSARY
GM. WISZNIA MAŁA

PRZEDMIOT RYSUNKU

Stała organizacja ruchu - plan orientacyjny

NR RYS

D.01

ARKUSZ

I

SKALA

1:10000

ZESPÓŁ PROJEKTANTÓW

BRANŻA	FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENI	DATA	PODPIS
INŻ. RUCHU	Kierownik Pracowni	mgr inż. Wojciech Sawicki	DOŚ/0123/PWBD/17	04.2018 r.	
	Projektant	mgr inż. Wojciech Sawicki	DOŚ/0123/PWBD/17	04.2018 r.	
	Opracowujący	mgr. inż. A. Krawczuk	----	04.2018 r.	

