

Adres do korespondencji:
ul. Jedności Narodowej 81/2a
50-262 Wrocław
Siedziba firmy:
ul. Spokojna 14
55-093 Kątna
e-mail: biuro.drogtim@wp.pl
tel. 537 372 797

DROGTIM
Adam Pawlucki

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU ZASTĘPCZEGO

w ramach zadania pn.:

**„Rozbudowa drogi gminnej, ul. Bławatnej, w zakresie budowy ścieżki
pieszo-rowerowej wraz z budową infrastruktury technicznej i przebudową
kolizyjnych sieci, w m. Mirków, gm. Długoleka”**

<u>Nr dokumentu:</u>	DT-709/ORZ
<u>Inwestor:</u>	Gmina Długoleka, ul. Robotnicza 12, 55-095 Długoleka
<u>Jednostka projektowa:</u>	DROGTIM Adam Pawlucki, ul. Spokojna 14, 55-093 Kątna
<u>Obiekty:</u>	Ścieżka pieszo-rowerowa, chodnik, zjazdy, kanalizacja deszczowa, kanał technologiczny, sieć oświetleniowa
<u>Lokalizacja:</u>	województwo: dolnośląskie, powiat wrocławski, gmina Długoleka; m. Mirków, jednostka ew.: 022302_2, obręb 0026 Mirków, działka ewidencyjna nr: 36/4, 36/6, 37, 61, 62, 63, 67/7, 326/2, 327/1, 328, 354/1, 354/2, 355/1
<u>Branża:</u>	INŻYNIERIA RUCHU

AUTORZY OPRACOWANIA

Imię i nazwisko	Podpis
mgr inż. Rafał Rybak	
mgr inż. Aneta Kudyba	

Wrocław, grudzień 2024 r.

SPIS TREŚCI

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	4
2. PODSTAWY OPRACOWANIA	4
3. CHARAKTERYSTYKA ULIC OBJĘTYCH OPRACOWANIEM	4
4. CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE.....	4
5. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU.....	5
5.1. STAN PROJEKTOWANY - ZAKRES PRAC DROGOWYCH	5
5.2. PODZIAŁ NA ETAPY CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU	6
5.3. OZNAKOWANIE.....	6
6. PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA	7
7. WYMAGANIA DLA ZNAKÓW DROGOWYCH.....	8
8. PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	8
9. UWAGI OGÓLNE.....	8

WYKAZ RYSUNKÓW

Nr rys.	Tytuł rysunku	Skala
Z-01	Plan orientacyjny	1:10000
ORZ-01	Plan sytuacyjny – ETAP 1	1:500
ORZ-02	Plan sytuacyjny – ETAP 2	1:500

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1. Wójt Gminy Długoleka – nr sprawy WPT.7221.1.274.2024.MM/1 z dnia 08.08.2024 r.
– opinia projektu organizacji ruchu zastępczego
2. Komendant Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu – R-I-5321-C-545-2024/PP z dnia
21.08.2024 r. – opinia projektu organizacji ruchu zastępczego
3. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu – pismo nr ZZ.5302.481.2024 r.
z dnia 27.08.2024 r. – opinia projektu organizacji ruchu zastępczego
4. Starosta Powiatu Wrocławskiego – pismo nr SP-DR.7121.392.2024.DP z dnia
09.10.2024 r. – opinia projektu organizacji ruchu zastępczego w zakresie DW372
5. Starosta Powiatu Wrocławskiego – pismo nr SP-DR.7121.392.2024.DP z dnia
18.09.2024 r. – zatwierdzenie nr 633/2024 projektu organizacji ruchu zastępczego
6. Marszałek Województwa Dolnośląskiego – pismo nr DT-D-II.8022.2.682.2024 z dnia
09.12.2024 r. – zatwierdzenie nr 735/2024 projektu organizacji ruchu zastępczego

CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt organizacji ruchu zastępczego na czas realizacji inwestycji w obrębie drogi gminnej (ul. Bławatnej) w miejscowości Mirków, gmina Długołęka, powiat wrocławski, województwo dolnośląskie.

Celem opracowania jest wykonanie projektu organizacji ruchu zastępczego, niezbędnego do wykonania planowanej inwestycji.

2. PODSTAWY OPRACOWANIA

- A. Inwentaryzacja w terenie,
- B. Umowa z Inwestorem nr RP.032.150.2022/ZP z dnia 27.04.2022 r.;
- C. Mapa w skali 1:500,
- D. Obowiązujące przepisy, normy oraz literatura techniczna.

3. CHARAKTERYSTYKA ULIC OBJĘTYCH OPRACOWANIEM

ul. Bławatna

- Droga gminna, publiczna;
- Rodzaj nawierzchni użytej na ulicy: nawierzchnia bitumiczna;
- Szerokość jezdni w zakresie zadania wynosi od około 5,5 m;
- Brak chodników; brak ograniczników jezdni w postaci krawężników;
- Brak oświetlenia drogowego;
- Brak kanalizacji deszczowej;
- Odwodnienie: wody opadowe z dróg odprowadzane są poprzez spadki poprzeczne i podłużne na tereny przyległe;
- Droga w strefie ograniczonej prędkości do 30 km/h.

Wschodnia Obwodnica Wrocławia

- Droga wojewódzka nr 372;
- Rodzaj nawierzchni użytej na ulicy: nawierzchnia bitumiczna
- Szerokość jezdni w zakresie zadania wynosi od 8,0 m (dwa pasy ruchu) do 10,5 m (trzy pasy ruchu);
- Brak chodników; brak ograniczników jezdni w postaci krawężników;
- W obrębie skrzyżowania zlokalizowane ciągi pieszo-rowerowe;
- Oświetlenie: obustronne oświetlenie uliczne w obrębie skrzyżowania;
- Odwodnienie: odprowadzenie wód opadowych i roztopowych poprzez spadki podłużne i poprzeczne do wpustów ulicznych w obrębie skrzyżowania, na pozostałym odcinku wody opadowe odprowadzane na tereny przyległe;

4. CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Mirków (woj. dolnośląskie, powiat wrocławski, gmina Długołęka, jednostka ew.: 022302_2, obręb 0026 Mirków).

Na obszarze inwestycji ul. Bławatna (droga gminna, publiczna) posiada nawierzchnię bitumiczną z mieszanek mineralno-asfaltowych. Przy drodze znajdują się rowy przydrożne oraz przepusty. W ramach niedawnej inwestycji drogowej wykonane zostały zjazdy o nawierzchni bitumicznej na dz. ew. o numerach 328, 332, 12/1. Od strony Wschodniej Obwodnicy Wrocławia znajdują się również dwa zjazdy do oczyszczalni ścieków. W stanie istniejącym chodnik znajduje się tylko na początkowym odcinku zadania (do wysokości działki nr 717),

na dalszym odcinku ul. Bławatnej brak chodników bądź ścieżki pieszo-rowerowej. W pasie jezdni ul. Bławatnej zlokalizowana jest sieć kanalizacji sanitarnej i deszczowej z wylotem zlokalizowanym na dz. ew. nr 487/4. Odwodnienie drogi odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na tereny przyległe i do przydrożnych rowów (brak wpustów).

Ruch na drodze odbywa się dwukierunkowo. Ruch pieszych odbywa się chodnikami, a w przypadku braku chodnika piesi poruszają się poboczami lub jezdnią.

Na podstawie przeprowadzonych obserwacji można stwierdzić, że na drogach panuje umiarkowany ruch pojazdów. W zdecydowanej większości są to samochody osobowe mieszkańców i pracownicy pobliskich sklepów/firm. Główną trasą dla ruchu o charakterze tranzytowym stanowi nowa droga wojewódzka zrealizowana wg odrębnego opracowania: „Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98”, zlokalizowana na wschód od niniejszej inwestycji.

W obszarze inwestycji znajduje się istniejące oznakowanie, m.in. oznakowanie w obrębie skrzyżowania z drogą wojewódzką, oznakowanie progów zwalniających i dróg gruntowych/ zjazdów/dojazdów do pól na połączeniu z ul. Bławatną.

Obszar inwestycji znajduje się w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h.

W odległości ok. 75m przed skrzyżowaniem z drogą wojewódzką znajduje się istniejące oznakowanie B-33 (ograniczenie prędkości do 40km/h). Na odcinku ul. Bławatnej będącym w zakresie inwestycji znajdują się dwa progi zwalniające wyspowe oznakowane z obu stron znakiem A-11a oraz tabliczką T-1.

5. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

5.1. Stan projektowany - zakres prac drogowych

W związku z realizacją inwestycji, istniejący układ komunikacyjny ulegnie zmianie. Projektuje się ścieżkę pieszo-rowerową oddzieloną od jezdni pasem zieleni o szerokości ok. 2,5 m, który odseparuje rowerzystów i pieszych od ruchu samochodowego. Układ komunikacyjny dla ruchu samochodowego pozostanie bez zmian.

Projekt zakłada budowę ścieżki pieszo-rowerowej o szerokości 3,0 m (bez wliczania elementów brzegowych) i nawierzchni bitumicznej o nachyleniu jednostronnym 2%. Ścieżka zostanie włączona do układu zaprojektowanego w ramach inwestycji wschodniej obwodnicy Wrocławia.

Ponadto projektuje się odcinek chodnika o szerokości 2,0 m (bez wliczania elementów brzegowych) o nawierzchni z kostki betonowej, zlokalizowanego bezpośrednio przy krawędzi jezdni wraz z przejściem dla pieszych, które stanowi dowiązanie do projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej po przeciwnej stronie jezdni. Projektuje się również przebudowę istniejącego zjazdu na teren działki nr 328 oraz budowę zjazdu na działkę nr 37 w ciągu projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej. Zjazdy zostaną wykonane o nawierzchni bitumicznej.

Nawierzchnię ścieżki pieszo-rowerowej oraz chodnika ograniczono obrzeżem betonowym 8x30 cm posadowionym na ławie z betonu C12/15 o grubości min. 10 cm z oporem gr. 10 cm.

W ramach inwestycji planuje się również budowę odcinka sieci kanalizacji deszczowej (drenażu) odprowadzającego wody opadowe do istniejącego rowu, budowę przepustu wraz z umocnieniem wylotów poprzez ułożenie płyt ażurowych, budowę oświetlenia drogowego oraz kanału technologicznego.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanych nawierzchni ścieżki pieszo-rowerowej zostaną odprowadzone poprzez spadki podłużne i poprzeczne na projektowany pas zieleni, w

którym zostanie wybudowana kanalizacja deszczowa w formie drenażu. Z budowanego rurociągu wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane projektowanym wylotem do rowu przydrożnego zlokalizowanego w pasie drogi gminnej dz. nr ew. 326/2 obręb Mirków.

W związku z realizacją inwestycji w terenie, na czas prowadzenia robót budowlanych, należy wprowadzić organizację ruchu zastępczego.

5.2. Podział na etapy czasowej organizacji ruchu

Ze względu na zakres robót budowlanych oraz w związku z potrzebą zapewnienia ciągłości ruchu w zakresie inwestycji, zadanie podzielono na dwa etapy, dla których wprowadzono czasową organizację ruchu.

W danych etapach, w trakcie trwania robót, nie planuje się wyłączać z ruchu odcinków drogi, przewiduje się jedynie zawężenia pasa ruchu na czas wykonania robót. W trakcie trwania robót wykonawca ma obowiązek zapewnić mieszkańcom dojazd do posesji, a jeśli jest to możliwe zapewnić również dojazd.

Roboty zostały podzielone na dwa etapy. W etapie pierwszym planuje się wykonanie robót wymagających zawężenia pasa ruchu na długich odcinkach tj. m.in. wykonania kanalizacji deszczowej i oświetlenia, natomiast w etapie drugim planowane są jedynie krótkie kilkunastometrowe wygodzenia w obrębie zjazdów i przejścia dla pieszych.

5.3. Oznakowanie

Do zabezpieczenia robót w pasie drogowym należy zastosować zapory drogowe U-20a, U-20b, U-20c oraz tablice prowadzące U-3d. Nad tablicami U-3d należy zastosować znaki C-10.

W ramach prowadzonych prac przewiduje się jedynie zawężenia pasa ruchu.

Krawędź zawężonego pasa ruchu należy oznaczyć poprzez zastosowanie tablic kierujących U-21a/b. Jako znaki dopełniające oznakowanie zawężonego odcinka drogi należy zastosować znaki A-12a, A-12b lub A-12c wraz z A-14, które należy umieścić w odległości 40m od miejsca prowadzonych robót. Długość zawężonego odcinka drogi nie może przekraczać 100 mb, należy wygradzać kolejne odcinki zgodnie z postępem robót.

Ze względu na istniejące ograniczenie prędkości obowiązujące na obszarze inwestycji (strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h) nie planuje się wprowadzenia dodatkowego ograniczenia prędkości.

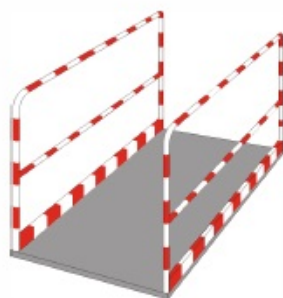
Na czas trwania etapu należy zapewnić bezpieczne dojazdy/dojścia do posesji mieszkańcom.

Schematy oznakowania poszczególnych etapów przedstawiono na rys. ORZ-01- ORZ-02.

UWAGI!

1. W każdym etapie należy stosować następujące wygradzenia:
 - zaporę U-20a lub U21a/U21b – dla wygradzeń podłużnych, wykopów głębszych niż 0.5m;
 - zaporę U-20b – dla wygradzeń poprzecznych;
 - zaporę U-20c – dla wygradzeń pieszych i rowerzystów.
2. Etapy mogą ulegać zmianie kolejności.
3. Dopuszcza się łączenie kilku etapów robót przewidzianych, jako oddzielne pod warunkiem, że nie spowoduje to utrudnień i uciążliwości dla odbywającego się ruchu.
4. Znaki projektowane należy lokalizować w odległości min 10 m od znaków istniejących lub innych znaków projektowanych.

5. Istniejące oznakowanie zlokalizowane w obszarze prowadzonych robót budowlanych należy przestawić poza obszar robót zapewniając widoczność znaków dla uczestników ruchu.
6. Dopuszcza się wjazd/wyjazd z budowy tylko przy chwilowym wstrzymaniu ruchu na drodze przez uprawnionych pracowników.
7. Na czas trwania etapu należy zapewnić mieszkańcom dojazd/dojścia do posesji.
8. Znaki ustawić zgodnie z rysunkami dla poszczególnych etapów.
9. Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu umieszczone w związku z robotami powinny być niezwłocznie zdjęte po ich wykonaniu.
10. Elementy przebudowywanej konstrukcji drogi nie mogą znajdować się poza wygrodzonym odcinkiem pasa drogowego.
11. Dla umożliwienia dojścia mieszkańcom do posesji, sklepów, zachowania ciągów pieszych itp., należy stosować zabezpieczające kładki dla pieszych z poręczami U-28.



12. Nie zezwala się na parkowanie (postój) pojazdów, maszyn oraz składowanie materiałów na jezdni (nie dotyczy wygrodzonego obszaru) i poboczu drogi oraz w miejscach istotnych dla zachowania warunków widoczności.
13. Wykonawca prac zobowiązany jest do czyszczenia kół pojazdów budowy przed wyjazdem z budowy oraz utrzymania w czystości nawierzchni drogi wojewódzkiej w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką.
14. Obsługę placu budowy zorganizować tylko od strony ul. Bławatnej, nie dopuszcza się do zawężania jezdni drogi wojewódzkiej nr 372.

6. PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA

Na terenie robót istnieją zagrożenia:

- ryzyko potrącenia pracowników wykonujących roboty przez pojazdy realizujące zadanie,
- ryzyko kolizji uczestników ruchu na drodze gminnej z pojazdami realizującymi zadanie,
- ryzyko potrącenia pracowników wykonujących roboty przez uczestników ruchu na drodze gminnej.

Ponadto prowadzenie prac związanych z niniejszą inwestycją będzie powodowało powstanie utrudnień i zagrożeń bezpieczeństwa, np. podczas:

- zwężenie drogi w okolicy prowadzonych robót budowlanych,
- pracującego sprzętu i maszyn budowlanych,
- głębokich wykopów,
- zabrudzenia jezdni urobkiem z wykopów,
- transportu i rozładunku materiałów.

7. WYMAGANIA DLA ZNAKÓW DROGOWYCH

Znaki ustawione w ramach zastępczej organizacji ruchu muszą spełniać następujące warunki:

- grupa wielkości znaków:
 - na drogach gminnych: **MAŁE**,
 - na drogach wojewódzkich: **ŚREDNIE**,
- lica znaków z folii odblaskowych typu 2,
- słupki do znaków należy wykonać z rur stalowych o średnicy 60,3 mm,
- dla tablic o dużej powierzchni należy stosować słupki \varnothing 76 mm lub konstrukcje kratowe,
- znaki ustawiane na jezdni należy montować na podstawach z tworzyw sztucznych lub innych, obciążonych stojakach, bez uszkodzania nawierzchni jezdni,
- znaki należy wykonać z blachy stalowej ocynkowanej pokrytej lakierem proszkowym w kolorze szarym,
- krawędź znaków musi być podwójnie gięta,
- wysokość mocowania znaków typu U-3d, U-20a, U-20b, U-20c – $0,9 \div 1,1$ m mierząc od powierzchni jezdni do górnej krawędzi znaku,
- wysokość mocowania znaków:
 - 2.0 m w przypadku znaków usytuowanych na poboczu, mierząc od powierzchni jezdni do dolnej krawędzi znaku,
 - 2,2 m, mierząc od powierzchni chodnika do dolnej krawędzi znaku,
 - 2.5 m, mierząc od powierzchni ścieżki pieszo-rowerowej do dolnej krawędzi znaku,
- odległość krawędzi znaku od krawędzi jezdni, po którym odbywa się ruch pojazdów (naw. bitumiczna) - 0,50 – 2,00 m.

8. PLANOWANY TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Wprowadzenie zastępczej organizacji ruchu drogowego planowane jest od **grudnia 2024 r.** Termin przywrócenia docelowej org. ruchu planowany jest do **grudnia 2025 r.**

Na co najmniej 7 dni przed planowanym terminem wprowadzenia (przywrócenia) organizacji ruchu docelowego należy powiadomić organy administracji publicznej:

- W zakresie drogi gminnej publicznej:
 - organ zarządzający drogą gminną publiczną (Wójt Gminy Długołęka),
 - organ zarządzający ruchem na drodze gminnej publicznej (Starostwo Powiatowe we Wrocławiu),
- W zakresie drogi wojewódzkiej:
 - organ zarządzający drogą wojewódzką (Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu),
 - organ zarządzający ruchem na drodze wojewódzkiej (Marszałek Województwa Dolnośląskiego),
 - Komendanta Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

Zadania, o których mowa wyżej, będzie zobowiązany zrealizować Wykonawca robót.

9. UWAGI OGÓLNE

- Przed wprowadzeniem zmian w organizacji ruchu należy w terminie nie krótszym

niż 7 dni, powiadomić o tym fakcie odpowiednie służby: Policję, Zarządcę drogi, Zarządcę ruchu na drodze.

- Miejsce robót należy oznakować i zabezpieczyć zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP, za co odpowiada Wykonawca robót.
- Jednostka prowadząca roboty w pasie drogowym zobowiązana jest do bieżącego utrzymania w należytych stanie elementów technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót.
- Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym zobowiązane są nosić odzież ostrzegawczą o intensywnych barwach oraz wyposażoną w elementy odbłaskowe, dzięki czemu poprawią swoją dostrzegalność przez kierujących pojazdami.
- Po zakończeniu robót należy przywrócić docelową organizację ruchu drogowego.
- Lokalizacja, sposób montażu oraz parametry techniczne stosowanych znaków i urządzeń BRD muszą być zgodne z rozporządzeniem i obowiązującymi przepisami.
- W sytuacjach awaryjnych, zagrażających bezpieczeństwu ruchu lub wprowadzających znaczne utrudnienia dla kierujących zarządca drogi zastrzega sobie prawo do nakazania wprowadzenia pilnych zmian organizacji ruchu.
- Nie zezwala się na parkowanie (postój) pojazdów maszyn oraz składowanie materiałów na czynnej jezdni i poboczu drogi i miejscach pogarszających widoczność.
- Wszystkie urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania robót powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymane w należytych stanie przez cały okres trwania robót.
- Dopuszcza się umieszczanie znaków z wykorzystywaniem latarni oraz elementów konstrukcyjnych obiektów inżynierskich.
- Za zgodność oznakowania ze schematem pokazanym w tym opracowaniu oraz jego kompletność cały czas trwania robót odpowiada kierownik budowy.
- W przypadku powstania korków, należy wprowadzić ręczne sterowanie ruchem w celu rozładowania korków przez osoby do tego uprawnione.
- Należy wyprzedzająco powiadomić mieszkańców ulic zlokalizowanych w obrębie inwestycji oraz właścicieli przyległych terenów o czasie trwania prac i utrudnieniach, jakie powstaną podczas trwania robót.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

ZAŁĄCZNIKI