

Inwestor:



POWIAT KŁODZKI

47-300 Kłodzko, ul. Okrzei 1

tel.: (+48 74) 865 75 23

powiat@powiat.klodzko.pl

Jednostka projektowa:



**ARTERIA INFRASTRUKTURA DROGOWA
SEBASTIAN CELARY ZBIGNIEW REGUŁA S.C.**

48-304 Nysa, ul. Żwirki i Wigury 1/2

tel.: (+48) 601 505 234, (+48) 604 939 665

arterianysa@gmail.com

Nazwa, adres i kategoria obiektu budowlanego:

**PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 3277D
BYSTRZYCA KŁODZKA – DŁUGOPOLE ZDRÓJ,**
w miejscowości Bystrzyca Kłodzka, na odcinku od km 0+002,16
do km 0+573,51.

Jednostka ewidencyjna: 020806_4.0002 Bystrzyca Kłodzka –
miasto, obręb: 0002 Centrum, dz. nr 588, 686, 774, 1032/1,
1032/3.

Kategoria obciążenia ruchem: KR 2

Klasa techniczna drogi: Z

Kategoria obiektu: IV, XXV, XXVI

Lokalizacji inwestycji:

**POWIAT KŁODZKI, GMINA BYSTRZYCA KŁODZKA,
MIEJSCOWOŚĆ BYSTRZYCA KŁODZKA, OBRĘB CENTRUM**

Stadium:

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Spis zawartości opracowania:

1. Część opisowa

2. Część graficzna

Funkcja:	Imię i nazwisko:	Specjalność/Branża	Nr uprawnień:	Podpis:
Autor opracowania:	mgr inż. Sebastian Celary	Drogowa	OPL/0809/PWOD/12	

Data: grudzień 2023r.

Egzemplarz nr 9

Spis treści

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. ZAMIERZENIE BUDOWLANE	4
1.1 PRZEDMIOT INWESTYCJI	4
1.2 ZAKRES INWESTYCJI	4
1.3 PODSTAWA OPRACOWANIA.....	4
1.4 LOKALIZACJA INWESTYCJI	5
2. CEL OPRACOWANIA	5
3. STAN ISTNIEJĄCY	5
4. ANALIZA POWIĄZANIA DROGI POWIATOWEJ, Z INNYMI DROGAMI PUBLICZNYMI	6
5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU NA DRODZE	6
5.1 DROGA POWIATOWA NR 3277 D	6
6. UZASADNIENIE WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	6
7. TERMIN WPROWADZENIA DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU	6
8. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	6
8.1 PARAMETRY TECHNICZNE DROGI	6
8.2 SKRZYŻOWANIA	7
8.3 JEZDNI	7
8.4 ZJAZDY	7
8.5 CHODNIKI / OPASKI	7
9. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU	7
10. WYMOGI DLA OZNAKOWANIA ORAZ URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	7
10.1 ODLEGŁOŚĆ ZNAKÓW OD KRAWĘDZI JEZDNI	8
11. ZESTAWIENIE MATERIAŁÓW:	8
11.1 OZNAKOWANIE PIONOWE	8

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

- | | |
|--|------------------|
| 1. Plan orientacyjny | - skala 1:10 000 |
| 2. Projekt stałej organizacji ruchu wraz z inw. oznakowania 1(2) | - skala 1:500 |
| 3. Projekt stałej organizacji ruchu wraz z inw. oznakowania 2(2) | - skala 1:500 |

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Zamierzenie budowlane

1.1 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest przebudowa drogi powiatowej nr 3277D Bystrzyca Kłodzka – Długopole Zdrój, w miejscowości Bystrzyca Kłodzka, na odcinku od km 0+002,16 do km 0+573,51 (odcinek I, L=571,35 m).

Rozbudowa drogi powiatowej ma na celu stworzenie bezpiecznego odcinka drogi zapewniającego wysoki komfort ruchu drogowego, dostosowanie odcinka drogi powiatowej do parametrów zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi oraz wytycznymi Inwestora, rozwój gospodarczy regionu, poprawę przepustowości, poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów, umożliwienie aktywizacji gospodarczej w strefie oddziaływania drogi.

1.2 Zakres inwestycji

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

Branża drogowa

- przebudowę jezdni drogi powiatowej,
- przebudowę skrzyżowań drogi powiatowej z innymi drogami publicznymi,
- przebudowę zjazdów,
- przebudowę chodników.

Branża sanitarna

- budowę i przebudowę sieci kanalizacji deszczowej.

Branża elektroenergetyczna:

- przebudowę linii oświetlenia drogowego,
- zabezpieczenie linii kablowych, elektroenergetycznych.

Branża teletechniczna:

- zabezpieczenie linii kablowych, teletechnicznych.

Roboty uzupełniające:

- remont balustrady,
- montaż oznakowania drogi.

1.3 Podstawa opracowania

Projekt opracowano w oparciu o:

- Zlecenie Inwestora
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. z 2017r., poz. 128 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie 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 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2015r. poz. 1314)

- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. (Dz. U. Nr 170, poz. 1393)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017 poz. 784).
- 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. nr 220 z 2003 r. poz. 2181 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o Ruchu Drogowym (Dz.U. 2017 poz. 1260).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. (Dz. U. Nr 170, poz. 1393).
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500.
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania.

1.4 Lokalizacja inwestycji

Odcinek drogi podlegający przebudowie usytuowany jest na terenie miejscowości Bystrzyca Kłodzka, na obszarze gminy Bystrzyca Kłodzka, powiatu kłodzkiego, województwa dolnośląskiego.

2. Cel opracowania

Celem niniejszego opracowania jest zaprojektowanie, a następnie zatwierdzenie i wprowadzenie w terenie:

- Oznakowania pionowego

3. Stan istniejący

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej nr 3277D położony jest na terenie województwa dolnośląskiego, powiatu kłodzkiego, gminy Bystrzyca Kłodzka, miejscowości Bystrzyca Kłodzka. Zakres prac drogowych realizowany będzie na odcinku drogi powiatowej od skrzyżowania ulicy Nadbrzeżnej z ulicą Plac Szpitalny w Bystrzycy Kłodzkiej, do skrzyżowania drogi powiatowej w ulicy Nadbrzeżnej z drogą gminną, w ulicy Krakowskiej. Długość odcinka przebudowywanej drogi powiatowej wynosi 571,35m.

W ramach istniejącego zagospodarowania tej ulicy funkcjonuje jezdnia o nawierzchni z kostki granitowej oraz nawierzchni bitumicznej, chodniki o nawierzchni z drobnowymiarowych elementów betonowych. Droga wyposażona jest w oświetlenie drogowe.

Dla obszaru planowanych działań inwestycyjnych gmina Bystrzyca Kłodzka posiada opracowany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla części miasta Bystrzyca Kłodzka obejmującej dzielnicę staromiejską miasta Bystrzyca Kłodzka i tereny położone między: zabudową mieszkaniową przy ul. Lotników, ul. Odrowąża, ul. 1 Maja, ul. Kłodzkiej, terenami kolejowymi, rzeką Nysą Kłodzką, granicami własności Mondi Packaging BZWP, zabudowa mieszkaniowa przy ul. C. K. Norwida, rzeką Bystrzycą Kłodzką, ul. Krakowską, ul. Kasztanową, granicami własności Fabryki Mebli, pl. T. Kościuszki, ul. Wojska Polskiego, ul. J. Słowackiego, zabudową mieszkaniową przy ulicach: H. Sienkiewicza, A. Mickiewicza,

K.Świerczewskiego, uchwalony przez Radę Miejską w Bystrzycy Kłodzkiej uchwałą nr LXII/540/10, z dnia 29.10.2010r, zmieniony uchwałą nr MPZP Nr: LXI/539/14 oraz uchwałą nr XXXII/259/20.

4. Analiza powiązania drogi powiatowej, z innymi drogami publicznymi

Gmina Bystrzyca Kłodzka posiada umiarkowanie rozwinięty układ drogowy i komunikacyjny. Z punktu widzenia połączeń lokalnych i regionalnych położenie komunikacyjne gminy jest umiarkowanie korzystne, ponieważ posiada ona dogodne połączenia drogowe z Kłodzkiem i dalej z Wrocławiem oraz granicą państwa z Republiką Czeską.

Droga powiatowa nr 3277D Bystrzyca Kłodzka – Długopole Zdrój, w miejscowości Bystrzyca Kłodzka posiada powiązanie komunikacyjne z ulicą Plac Szpitalny, Przyjaciół, Krakowską.

Projektowane działanie inwestycyjne nie zmienia istniejącego układu komunikacyjnego. Przebudowywana droga powiatowa nr 3277D, a w szczególności skrzyżowania tej drogi z innymi drogami, utrzymają wszystkie dotychczasowe kierunki ruchu.

Projektowane działanie inwestycyjne nie zmienia istniejącego układu komunikacyjnego.

Skrzyżowania oraz zjazdy usytuowane w obrębie przebudowywanej drogi powiatowej nr 3277 D utrzymają wszystkie dotychczasowe kierunki ruchu.

5. Charakterystyka ruchu na drodze

5.1 Droga powiatowa nr 3277 D

Charakterystykę ruchu dla drogi powiatowej nr 3277 D ustalono na podstawie pomiarów ruchu i określono jako ruch o średnim natężeniu. Największe natężenie ruchu pojazdów obserwuje się w godzinach porannych oraz godzinach popołudniowych – wyjazd „z” i „do” pracy. Wzmożony ruch pieszych obserwuje się w godzinach porannych oraz popołudniowych..

6. Uzasadnienie wprowadzenia organizacji ruchu

Przebudowa drogi powiatowej wymaga wprowadzenia stałej organizacji ruchu. Organizacja ruchu na istniejącej sieci drogowej ulegnie zmianie w związku z korektą geometrii przebudowywanej drogi, przebudową skrzyżowania oraz wykonaniem dodatkowych elementów zagospodarowania terenu takich jak: chodniki, opaski itp.

7. Termin wprowadzenia docelowej organizacji ruchu

Przed oddaniem do ruchu rozbudowanej drogi powiatowej należy wprowadzić ustalenia projektu docelowej organizacji ruchu, nie później jednak, niż **31 grudnia 2025 r.**

8. Projektowane zagospodarowanie terenu

8.1 Parametry techniczne drogi

Parametry techniczne drogi powiatowej nr 3277 D

- | | |
|--------------------------|------|
| ➤ kategoria ruchu | KR 2 |
| ➤ klasa techniczna drogi | Z |

➤ prędkość projektowa na terenie zabudowy	50 km/h
➤ dopuszczalny nacisk	115 KN/oś
➤ przekrój jednojezdniowy	1x2
➤ długość odcinka drogi powiatowej do przebudowy	571,35m.

8.2 Skrzyżowania

W ramach planowanych działań inwestycyjnych przewiduje się częściową przebudowę geometrii skrzyżowań drogi powiatowej nr 3277D w ulicy Nadbrzeżnej z innymi drogami publicznymi. Działania te mają na celu poprawę przejezdności pojazdów na skrzyżowaniach. Zakres przebudowy skrzyżowań określa PZT oraz plansza uzbrojenia terenu.

8.3 Jezdnia

Przewiduje się realizację, w części, jezdni o nawierzchni z kostki granitowej „18”, z obustronnymi ściekami ulicznymi wykonanymi z kostki granitowej „18”, w części, o nawierzchni z mieszanki mineralno – asfaltowej AC11S. Szerokość jezdni dostosowana do historycznych warunków kształtowania zabudowy śródmiejskiej. Przekrój jezdni daszkowy, o nachyleniu pasa ruchu – 2%. Jezdnia ograniczona krawężnikiem granitowym 15x22cm, zabudowanym na ławie z betonu cementowego C16/20.

8.4 Zjazdy

Przewiduje się przebudowę zjazdów na drogi wewnętrzne oraz zjazdów do posesji. Nawierzchnia zjazdów wykonana z kostki granitowej „10”, 10,0x10,0x10,0cm.

8.5 Chodniki / opaski

Przewiduje się przebudowę chodników / opasek, których nawierzchnia wykonana zostanie z kostki granitowej „10”, 10,0x10,0x10,0cm oraz kostki betonowej 20,0x10,0cm i grubości 8,0cm, prostopadłościenną, fazowaną, koloru szarego, z rolką przy krawężniku z kostki betonowej koloru grafitowego.

9. Stała organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu zakłada wprowadzenie znaków pionowych. Projektowane oznakowanie docelowe przedstawiono w części graficznej niniejszego opracowania.

W obrębie przebudowywanej drogi powiatowej przewiduje się wprowadzenie strefy zamieszkania. Po wykonaniu korekty geometrii łuków poziomych w obrębie drogi powiatowej należy sprawdzić odległości istn. oznakowania od krawędzi jezdni, a w przypadku odległości większej niż 2,0 m od krawędzi jezdni oznakowanie pionowe należy umieścić na wysięgnikach.

W miejscu istn. przystanku zaprojektowano miejsce zatrzymania autobusów, oznakowane znakiem pionowym D-15 oraz oznakowaniem poziomym P-17.

Na całej długości rozbudowywanej drogi powiatowej z wyłączeniem niemal wszystkich odcinków, na których zaprojektowano krawężniki, zastosowano linie krawędziowe.

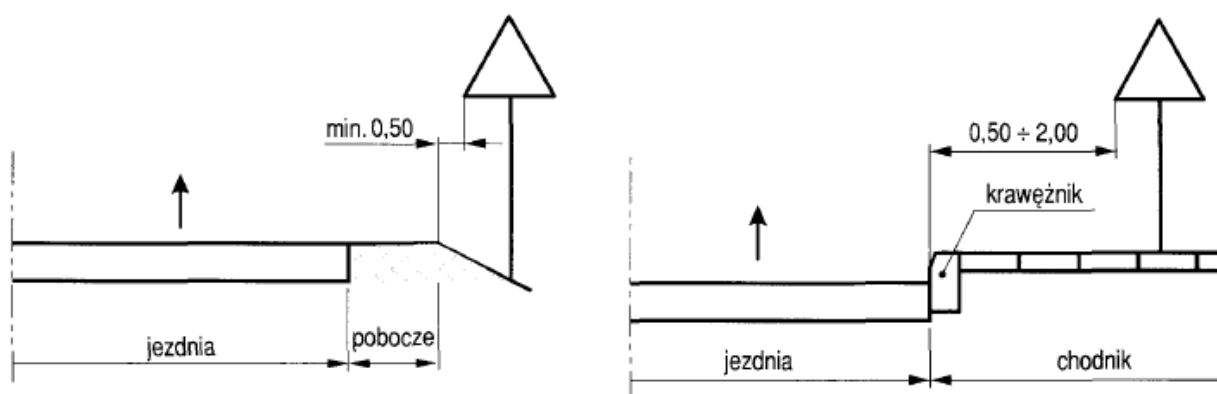
10. Wymogi dla oznakowania oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu

Oznakowanie musi spełniać niżej wymienione właściwości:

- grupa wielkości znaków – ŚREDNIE,
- lokalizacja znaków zgodna z załącznikiem graficznym (znaki opisane w odniesieniu do km drogi),
- słupki z rur stalowych ocynkowanych o przekroju kołowym o średnicy do 70,0 mm, i grubości ścianki 2,5 mm,
- tablice znaków D-42, D-43, D-46, D-47, E-2a, E-17a, E-18a oraz F-5 należy montować na słupkach podwójnych,
- słupki pod znaki należy wykonać w sposób trwały,
- znaki należy umocować na wysokości minimum 2,2 m mierząc od poziomu nawierzchni chodnika oraz minimum 2,5 m mierząc od poziomu nawierzchni ścieżki pieszo – rowerowej, do dolnej krawędzi tarczy znaku oraz w odległości 0,5m od krawędzi jezdni drogi.
- w przypadku lokalizacji znaków w odległości większej niż 2,00 m od krawędzi jezdni należy zastosować słupkę z wysięgnikiem o długości umożliwiającej mocowanie tarczy znaku w odległości **2,00 m od krawędzi jezdni**,
- tarcze znaków z blachy stalowej ocynkowanej o profilu odpornym na odginanie ręką, mocowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka.
- elementy mocujące z materiałów ocynkowanych,
- **Lica tarcz** winny być wykonane **z folii odblaskowej typu pierwszego I, z wyłączeniem znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b dla których należy zastosować tarcze z folii odblaskowej typu drugiego II.**
- wszystkie materiały używane do wykonania oznakowania pionowego, na które nie ma normy PN lub BN, muszą posiadać aprobatę techniczną wydaną przez IBDiM.

10.1 Odległość znaków od krawędzi jezdni

Zgodnie z Dziennikiem Ustaw nr 220, poz 2181 odległość znaków od krawędzi jezdni powinna wynosić:



11. Zestawienie materiałów:

11.1 Oznakowanie pionowe

Wszystkie znaki należy ustawić zgodnie z częścią graficzną projektu stałej organizacji ruchu oraz wytycznymi „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego” zawartych w załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra

Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.

II CZĘŚĆ GRAFICZNA