

INWESTOR:

Wójt Gminy Dobromierz
Plac Wolności 24
58-170 Dobromierz

**JEDNOSTKA PROJEKTOWA:**

Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o.
ul. Dywizjonu 303 127/77 | 01-470 Warszawa
tel.:(+48 22) 295 12 36 | fax.:(+48 22) 295 13 14
url: <http://www.bpil.eu> | e-mail: info@bpil.eu

**PROJEKT CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU****NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:**

Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z droga krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki

ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO: woj. dolnośląskie, powiat świdnicki, gmina Dobromierz

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO: IV, XXV, XXVI, XXVIII

Opracowujący:

Stanowisko	Imię i Nazwisko	Specjalność i nr uprawnień	Data	Podpis
Główny projektant	mgr inż. Wojciech Okoń	drogowa MAZ/0412/PWOD/13	11.12.2023	
Projektant	mgr inż. Michał Wasilewski	inżynieria ruchu / BRD	11.12.2023	

GDDKIA Oddział we Wrocławiu
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

EGZ. NR: 3

Wykonawca wprowadzający organizację ruchu - zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarządcę drogi oraz właściwego komendanta Powiatowego nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz. U. z 2017r. poz. 784) o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ we WROCŁAWIU

Zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 2017r. poz. 1260 z późn. zm.) oraz § 3 ust. 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz. U. z 2017r. poz. 784).

1. Niniejszą organizację ruchu zatwierdzam w całości, w części:

~~a) bez zmian, b) ze zmianami lub uwagami:~~

wymienionymi w protokole nr 749/4089/2024

z dnia 25.04.2024 r.

2. Nr ewidencyjny projektu organizacji ruchu 149/4089/2024

3. Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu

do 12 miesięcy od daty zatwierdzenia

4. Zatwierdzona i zrealizowana stała organizacja ruchu jest ważna do momentu wprowadzenia nowej organizacji ruchu na podstawie nowego zatwierdzonego projektu organizacji ruchu.

Z upoważnienia

Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

up. Generalnego Dyrektora

Dróg Krajowych i Autostrad

26. 04. 2024

(data)

Mozalewski
Zastępca Dyrektora Oddziału
mgr inż. Jacek Mozalewski

Spis treści

1	CZĘŚĆ OGÓLNA	4
1.1	Przedmiot opracowania.....	4
1.2	Podstawa opracowania.....	4
1.3	Materiały wyjściowe do projektowania	4
2	CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE.....	5
3	PROJEKTOWANE ZMIANY W DOTYCHCZASOWEJ INFRASTRUKTURZE ZAGOSPODAROWANIA TERENU	7
3.1	Opis przebiegu trasy	7
3.2	Projektowany przekrój drogi.....	7
3.3	Skrzyżowania.....	8
3.4	Zjazdy.....	9
3.5	Drogi dla pieszych i rowerów	9
3.6	Wyposażenie techniczne dróg.....	9
4	OPIS WYSTĘPUJACYCH ZAGROŻEŃ I UTRUDNIEŃ.....	10
5	PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE, POZIOME i URZĄDZENIA BRD	13
5.1	Oznakowanie pionowe.....	13
5.2	Oznakowanie poziome	14
5.3	Urządzenia brd	15
6	PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU.....	16
7	ZESTAWIENIE ZMIAN W OZNAKOWANIU	17
8	OPINIE	18
9	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	19

1 CZĘŚĆ OGÓLNA

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt czasowej organizacji ruchu dla zadania pn.: „Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki”.

1.2 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą – jednostką projektową, firmą Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Dywizjonu 303 127/77, 01-470 Warszawa.

1.3 Materiały wyjściowe do projektowania

- Wstępne uzgodnienia z Zamawiającym,
- Mapa zasadnicza, skala 1:500,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych - Dziennik Ustaw poz. 1518 z dnia 20 lipca 2022 r.,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2023 poz. 1047 t.j.),
- 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. z 2017r. poz. 784 t.j.),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz.U. z 2019r.,poz. 454),
- 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 (Poz. 2311 z zał. 1-4 z dnia 9 września 2019r.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1693 t.j.),
- Zarządzenie nr 18 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 26 lipca 2022r. w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym.
- Branżowe normy i przepisy techniczne.

2 CHARAKTERYSTYKA DROGI I RUCHU NA DRODZE

W stanie istniejącym teren drogi gminnej stanowią użytki rolne.

Trasa drogi gminnej KDL rozpoczyna się na rozbudowywanym skrzyżowaniu skanalizowanym typu rondo turbinowe z drogą krajową nr 5 i biegnie w kierunku północnym do istniejącej drogi powiatowej nr 2794D.

W stanie istniejącym skrzyżowanie dróg krajowych nr 5 (ist. klasa GP) i nr 34 (ist. klasa GP) realizowane jest przez skrzyżowanie typu rondo o średnicy zewnętrznej $R=50$ m. Na wlocie drogi krajowej nr 5 od strony Jeleniej Góry znajduje się istniejący bypass umożliwiający wykonanie skrętu w prawo poza tarczą ronda. Na wyspie środkowej znajduje się przejazd dla pojazdów ponadnormatywnych. Odwodnienie powierzchni ronda odbywa się częściowo przez wpusty deszczowe i dalej do rowu drogowego, a częściowo powierzchniowo bezpośrednio do rowu drogowego.

Droga krajowa nr 5 w rejonie skrzyżowania posiada przekrój jednojezdniowy, dwupasowy o szerokości jezdni 8.0 m, szerokość pasów ruchu 3.5 m z opaską 0.5 m i poboczem szer. 2.5 m. Na wlotach ronda z DK5 znajdują się wyspy dzielące z kontrałukami. Wzdłuż drogi krajowej zlokalizowane są rowy drogowe.

Droga krajowa nr 34 w rejonie skrzyżowania posiada przekrój jednojezdniowy, dwupasowy o szerokości jezdni 8.0 m, szerokość pasów ruchu 3.5 m z opaską 0.5 m i poboczem szer. 2.5 m. Na wlocie ronda znajduje się trójkątna wyspa dzieląca. Wzdłuż drogi krajowej zlokalizowane są rowy drogowe, połączone w pobliżu istniejącego ronda za pomocą kanalizacji deszczowej.

Droga powiatowa nr 2794D posiada przekrój jednojezdniowy, dwupasowy o szerokości jezdni 5.5 m, szerokość pasów ruchu 2.75 m i poboczem szer. 0.75. Wzdłuż drogi powiatowej zlokalizowane są rowy drogowe.

W obszarze inwestycji nie występują przystanki autobusowe ani żadne inne elementy sieci komunikacyjnej. W obszarze drogi krajowej nie występuje zabudowa przylegająca bezpośrednio do pasa drogowego. Zarówno wzdłuż drogi krajowej jak i powiatowej w bezpośrednim sąsiedztwie nie występuje zabudowa o charakterze publicznym.

Na terenie objętym inwestycją zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia terenu:

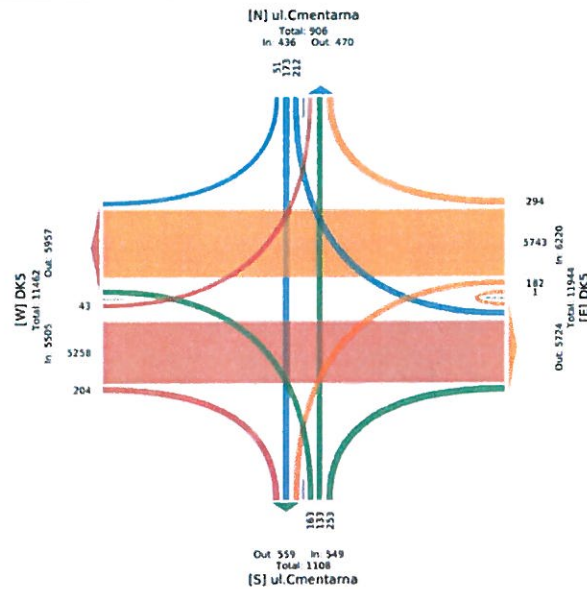
- napowietrzne linie elektroenergetyczne SN,
- kablowe linie elektroenergetyczne SN,
- kablowa linia nn. z oświetleniem drogowym
- kanał technologiczny
- linia teletechniczna.

W ramach opracowania: „Koncepcja budowy układu drogowego w ramach przygotowania obsługi komunikacyjnej dla terenów inwestycyjnych wg MPZP w gminie Dobromierz, powiat świdnicki” wykonano pomiary ruchu. Wykonano je w miejscowości Dobromierz w dniu 7 października (czwartek) 2021 roku w interwałach 15 – minutowych. Do pomiarów użyto kamer MioVision rejestrujących pojazdy. Wykonano pomiar 24-godzinny od 00:00 do 00:00. Pomiary wykonano w następujących lokalizacjach:

1. Skrzyżowanie DK5 – ul. Cmentarna (Sportowa),
2. rondo DK5 – DK34 (07.10.2021).

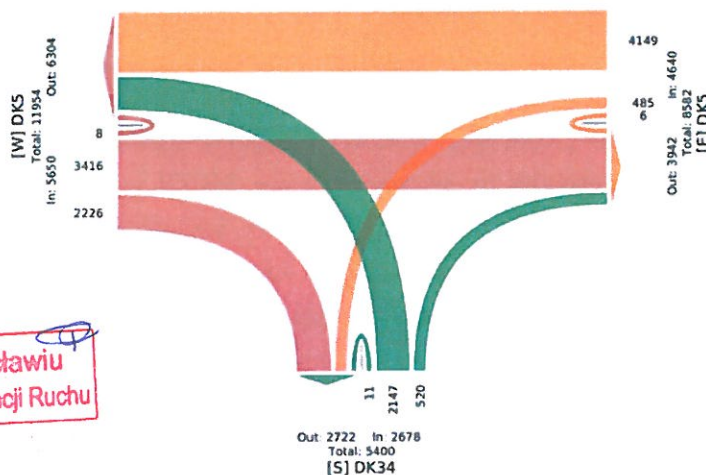
Poniżej w formie tabelarycznej i kartogramu przedstawiono wyniki pomiarów natężenia ruchu dla całej doby i godzin szczytu, skrzyżowanie DK5 – ul. Cmentarna (Sportowa), wszystkie pojazdy

Suma dla całej doby:																
ul. Cmentarna wlot N				DK5 wlot E				ul. Cmentarna wlot S				DK5 wlot W				
w prawo	na wprost	w lewo	zawrotka	w prawo	na wprost	w lewo	zawrotka	w prawo	na wprost	w lewo	zawrotka	w prawo	na wprost	w lewo	zawrotka	
51	173	212	0	294	5743	182	1	253	133	163	0	204	5258	43	0	
Godziny szczytu:																
ul. Cmentarna wlot N				DK5 wlot E				ul. Cmentarna wlot S				DK5 wlot W				
w prawo	na wprost	w lewo	zawrotka	w prawo	na wprost	w lewo	zawrotka	w prawo	na wprost	w lewo	zawrotka	w prawo	na wprost	w lewo	zawrotka	
08:45-09:45	8	5	15	0	20	356	14	0	25	12	11	0	18	343	3	0
11:45-12:45	6	9	14	0	18	437	15	0	17	10	15	0	14	381	5	0
16:00-17:00	3	14	11	0	25	449	17	0	15	3	17	0	10	436	2	0



Poniżej w formie tabelarycznej i kartogramu przedstawiono wyniki pomiarów natężenia ruchu dla całej doby i godzin szczytu, rondo DK5 – DK34, wszystkie pojazdy

Suma dla całej doby:									
DK5 wlot E			DK34 wlot S			DK5 wlot W			
na wprost	w lewo	zawrotka	w prawo	w lewo	zawrotka	w prawo	na wprost	zawrotka	
00:00-00:00	4149	485	6	520	2147	11	2226	3416	8
Godziny szczytu:									
DK5 wlot E			DK34 wlot S			DK5 wlot W			
na wprost	w lewo	zawrotka	w prawo	w lewo	zawrotka	w prawo	na wprost	zawrotka	
10:00-11:00	282	29	0	33	125	0	144	247	0
11:15-12:15	354	43	0	38	123	1	147	259	0
16:00-17:00	346	53	0	28	148	0	181	274	0



GDDKIA Oddział we Wrocławiu
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

3 PROJEKTOWANE ZMIANY W DOTYCHCZASOWEJ INFRASTRUKTURZE ZAGOSPODAROWANIA TERENU

3.1 Opis przebiegu trasy

Trasa drogi gminnej rozpoczyna w km ok. 401+252 drogi krajowej nr 5 na rozbudowanym skrzyżowaniu typu rondo turbinowe, gdzie wlot z ronda kieruje się na północną stronę i dalej łukiem o promieniu $R=250\text{m}$ odbija w kierunku północno - zachodnim, biegnąc odcinkiem prostym, aż do projektowanego skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D. Długość drogi gminnej wynosi ok. 765m.

Drogi krajowe nr 5 oraz nr 34 w rejonie ronda poprowadzone zostały po ich istniejącym śladzie.

3.2 Projektowany przekrój drogi

Projektowana korona drogi gminnej składa się z jezdni o szerokości 7,00 m, z poszerzeniem na ostatnim łuku przy drodze powiatowej do 7.80 m i obustronnym poboczem szerokości 0,75 m. W ciągu drogi gminnej zaprojektowano obustronne rowy drogowe trapezowe o szerokości dna 0,6 m. Wlot na rondo turbinowe z drogi gminnej posiada dwa kierunkowe pasy ruchu po 3,50 m każdy.

Przekrój dla drogi gminnej zaprojektowano jako szlakowy, z jednostronną drogą dla pieszych i rowerów za rowem drogowym szerokości 3.0 m (od strony wschodniej).

Przekrój drogi krajowej nr 5 dostosowuje się do geometrii ronda turbinowego. Wyspa dzieląca z kontrałukami pozostaje jak w stanie istniejącym. Wloty na rondo posiadają po dwa kierunkowe pasy ruchu szerokości 3,50 m każdy. Wyloty posiadają dwa pasy (główny oraz pas włączania) szerokości 3,50 m.

Przekrój drogi krajowej nr 34 dostosowuje się do geometrii ronda turbinowego. Wlot na rondo posiada po dwa kierunkowe pasy ruchu szerokości 3,50 m każdy. Wylot składa się z jednego pasa ruchu o szerokości 3,50 m. Po prawej stronie za rowem drogowym zaprojektowano drogę dla pieszych i rowerów o szerokości 3.0 m (od strony wschodniej). Poniżej podano charakterystyczne parametry dróg.

Droga gminna KDL:

- kategoria drogi	- gminna,
- klasa techniczna	- L,
- prędkość do projektowania	- 40 km/h,
- przekrój drogi	- 1 x 2,
- pochylenie poprzeczne jezdni	- 2%, obustronnie,
- szerokość pasów ruchu	- 3,50 m,
- szerokość jezdni	- 7,00 m,
- szerokość drogi dla pieszych i rowerów	- 3,0 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni	- 2%
- pochylenie poprzeczne chodnika	- $i = 2\%$,
- skrajnia	- 4,50 m,
- obciążenie	- 115 kN/oś,

GDDKiA Oddział we Wrocławiu
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

- kategoria ruchu - KR4,
- odwodnienie - rowy drogowe

Droga krajowa nr 5 :

- kategoria drogi - krajowa,
- klasa techniczna - GP,
- prędkość do projektowania - 60 km/h,
- przekrój drogi - 1 x 2,
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2%, obustronnie,
- szerokość pasów ruchu - 3,5 m,
- szerokość jezdni - 8,0 m,
- szerokość drogi dla pieszych i rowerów - 3,0 m,
- typ wysp dzielących - z kontrałukami,
- długość wyspy dzielącej - 126 m,
- pochylenie poprzeczne chodnika - $i = 2\%$,
- skrajnia - 4.50 m,
- obciążenie - 115 kN/oś,
- kategoria ruchu - KR5,
- odwodnienie - rowy drogowe

Droga krajowa nr 34 :

- kategoria drogi - krajowa,
- klasa techniczna - GP,
- prędkość do projektowania - 60 km/h,
- przekrój drogi - 1 x 2,
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2%, obustronnie,
- szerokość pasów ruchu - 3,5 m,
- szerokość jezdni - 8,0 m,
- szerokość drogi dla pieszych i rowerów - 3,0 m,
- pochylenie poprzeczne chodnika - $i = 2\%$,
- skrajnia - 4.50 m,
- obciążenie - 115 kN/oś,
- kategoria ruchu - KR5,
- odwodnienie - rowy drogowe

3.3 Skrzyżowania

Na połączeniu dróg gminnej i powiatowej zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe, trójwlotowe o parametrach:

- połączenie krawędzi dróg wyokrąglone łukami o promieniu $R=12.0m$. Dodatkowo na łukach zaprojektowano odpowiednie zabrukowane poszerzenia zapewniające przejezdność pojazdu miarodajnego ciężarowego z naczepą

Istniejące rondo jednopasowe trójwlotowe na skrzyżowaniu dróg krajowych nr 5 i nr 34 zostanie rozbudowane na rondo turbinowe w celu dołączenia projektowanej drogi gminnej do skrzyżowania, o następujących parametrach:

- średnica zewnętrzna $D_z = 66,6$ m,
- średnica wewnętrzna $D_w = 28,8$ m,
- szerokość pasa ruchu - 6.0 m,
- szerokość pierścienia - 1.0 m.

Na wyspie środkowej ronda zaprojektowano powierzchnię utwardzoną szerokości 6,6 m umożliwiającą przejazd pojazdom nienormatywnym. Przejazd przez ww. powierzchnię zostanie odpowiednio oznakowany uniemożliwiając przejazd.

Wyspy dzielące na drodze krajowej nr 5 pozostają w niezmienionej formie.

3.4 Zjazdy

W projekcie przewidziano budowę zjazdów zwykłych z drogi gminnej, z dostosowaniem ich szerokości i parametrów do istniejących dróg wewnętrznych / terenów utwardzonych. Szczegółowe parametry geometryczne zjazdów opisano w części rysunkowej PZT.

3.5 Drogi dla pieszych i rowerów

W ramach inwestycji zaprojektowano drogę dla pieszych i rowerów po wschodniej stronie projektowanej drogi gminnej oraz drodze krajowej nr 34 o szerokości 3.0 m z przejściem dla pieszych przez drogę krajową nr 5.

3.6 Wyposażenie techniczne dróg

Urządzenia odwadniające oraz odprowadzające wodę

Poprzez nadanie powierzchniom utwardzonym (jezdni, drogi dla pieszych i rowerów) odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, wody opadowe i roztopowe z nawierzchni projektowanej drogi gminnej i drogi krajowej będą odprowadzane do rowów drogowych.

W ramach budowy drogi gminnej wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D planowane jest wykonanie rowów drogowych otwartych i zamkniętych (rów kryty, przepusty). Dodatkowo pod budowaną drogą gminną, planowana jest budowa nowego przepustu okularowego $2 \times \varnothing 500$ z HDPE. W ramach rozbudowy skrzyżowania drogi krajowej nr 5 przewidziano budowę rowu drogowego otwartego i zamkniętego (rów kryty, przepusty pod drogą dla pieszych i rowerów) oraz budowę wpustów deszczowych, z których przykanalikami wody opadowe i roztopowe wyprowadzone zostaną do rowów drogowych.

W związku z projektowanymi zmianami w zagospodarowaniu terenu do likwidacji/przebudowy/budowy przeznaczone zostały istniejące rowy drogowe otwarte. Rowy zaprojektowano jako trapezowe. Na odcinkach rowu w ciągu drogi krajowej nr 5 o zerowym pochyleniu zaprojektowano warstwę filtracyjną. Rów zamknięty zaprojektowano jako przepusty HDPE $\varnothing 500$. Wloty i wyloty przepustów zostaną umocnione brukiem z kamienia naturalnego na podsypce cem. -piask.

Urządzenia oświetleniowe

Na całej długości budowy drogi gminnej i w ramach przebudowy skrzyżowania na drodze krajowej oraz budowy skrzyżowania z drogą powiatową w szczególności na skrzyżowaniu, projektuje się nowe oświetlenie uliczne.

Dla dróg i ciągów pieszych oświetlenie będzie dostosowane do postanowień Normy Oświetlenia ulic EN 13201-2016, z zastosowaniem postanowień zawartych w Wytycznych projektowania urządzeń do oświetlenia dróg zamiejskich i ulic rekomendowanych do stosowania przez Ministra Infrastruktury, wersja 1, obowiązuje od 21.12.2022, natomiast dla przejść dla pieszych do Wytycznych prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych rekomendowanych do stosowania przez Ministra Infrastruktury, wersja 2, obowiązuje od 01.07.2021.

Dla drogi krajowej nr 5 wraz z rondem zaprojektowano latarnie oświetleniowe o wysokości 10 metrów, a drogi krajowej nr 34, oraz drogi gminnej i drogi powiatowej w obrębie skrzyżowania z drogą gminną latarnie o wysokości 9 m. Doświetlenie przejść dla pieszych oraz oświetlenie ciągów pieszo-rowerowych realizowane będzie za pomocą opraw montowanych na wysokości 6 metrów. Zaprojektowano oprawy z diodami LED.

Kanały technologiczne w pasie drogowym

Zgodnie z zapisami Art. 39 ust. 6 Ustawy o drogach publicznych, zarządca drogi zobowiązany jest zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie budowy lub przebudowy drogi. W związku z powyższym zaprojektowano kanał technologiczny w pasie drogi gminnej i krajówek zgodnie z przepisami technicznymi.

W związku z przeznaczeniem terenu wokół drogi jako zabudowa aktywności gospodarczej, należy wykonać kanał technologiczny o przekroju KTu1 z ciągu złożonego z modułu jednej rury osłonowych 110/6,3, czterech rur RHDPE 40/3,7 mm w tym jednej wiązki mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm.

Przy przejściach pod ciągami jezdni, drogą i projektowanymi rowami melioracyjnymi zaprojektowano kanał przepustowy o przekroju KTp składający się z dwóch rur 110/6,3 i 125/7,1.

4 OPIS WYSTĘPUJACYCH ZAGROŻEŃ I UTRUDNIEŃ

Celem wprowadzenia czasowej organizacji ruchu na czas robót jest zapewnienie bezpieczeństwa robót, maksymalnej płynności ruchu (efektywności organizacji ruchu) oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Po analizie istniejącego układu drogowego tj. przecięcia się dwóch dróg krajowych w obrębie przebudowy oraz zakresu niezbędnych prac uznano, że najbardziej efektywnym rozwiązaniem będzie przełożenie istniejącego skrzyżowania typu rondo i ruchu na drogę objazdową poza strefę robót i podzielenie prac na następujące etapy:

1. Prace przygotowawcze polegające na budowie drogi objazdowej do krawędzi dróg krajowych i przygotowanie do przełożenia ruchu w nowym tymczasowym śladzie.
2. Etap zasadniczy umożliwiający wykonanie praktycznie całego zakresu prac tj. drogi gminnej od projektowanego skrzyżowania z drogą powiatową do drogi krajowej oraz przebudowy samego ronda wraz z dojazdami obydwu dróg krajowych w jednym etapie.

- Prace końcowe umożliwiające demontaż drogi objazdowej oraz dokończenie zakresu prac branży elektrycznej.

Nad czasową organizacją ruchu należy pełnić stały nadzór tj. całą dobę w każdy dzień tygodnia.

Etap 0

Drogi krajowe nr 5 i 34

Etap ten umożliwia wykonywanie prac związanych z budową drogi objazdowej drogi krajowej nr 5. Droga objazdowa może mieć zarówno nawierzchnię bitumiczną jak i z płyt betonowych

Wzdłuż dróg krajowej od strony najazdów na strefy robót ruchu zaprojektowano znaki A-14 wraz z A-12 b/c ze światłami ostrzegawczymi U-35a koloru żółtego. Wzdłuż drogi krajowej nr 5 redukcję dopuszczalnej prędkości z obydwu kierunków zaprojektowano znakami B-33 "60" wraz z zakazem wyprzedzania (znak B-25). W ciągu DK32 wyłącznie znaki B-33 z uwagi na przekrój dwupasowy dla relacji północnej i braku miejsca dla relacji południowej, natomiast należy nadmienić iż występuje w stanie istniejącym linia P-4. Odwołanie zakazów odbywa się znakami B-42 lub na skrzyżowaniach co wynika z przepisów ogólnych.

Zawężenia jezdni jest możliwe dla ruchu dwukierunkowego wolnego od przeszkód do szerokości nie mniejszej niż 6,0 m. W przeciwnym wypadku należy wprowadzić ręczne kierowanie ruchem przeszkolonymi sygnalistami, a samą organizację ruchu uzupełnić o znaki A-30+T-0 „Ręczne kierowanie ruchem”.

Samą strefę robót należy zabezpieczyć od najazdu pojazdem zabezpieczającym wraz z U-26a+C-10 zespoloną z poduszką zderzeniową. Wzdłuż strefy robót należy ustawić obustronne tablice U-21a/b na podstawach gumowych w rozstawie max. 10m. Do jej zamknięcia zaprojektowano zaporę drogową U-20b wraz z podwójnymi U-35a koloru żółtego.

Interpretację graficzną powyższych zmian przedstawiono na rys. 1-4.

Etap I

Droga krajowa nr 5

Przedmiotowy etap pozwala na wykonanie praktycznie całego zakresu prac, a ruch wzdłuż dróg krajowych zostanie przełożony na drogę objazdową. Samo przecięcie DK5 z DK34 przewidziano w formie tymczasowego ronda z wyspą centralną utworzoną z separatorów U-25c.

Wzdłuż drogi krajowej od strony najazdu na strefy robót zaprojektowano znaki A-14 wraz z A-12 b/c oraz światłami ostrzegawczymi U-35a koloru żółtego. Przed fizycznym odgięciem toru jazdy na drogę objazdową przewidziano kolejny zestaw znaków ostrzegawczych w postaci A-30 wraz z tabliczkami T-18 b/c. Z uwagi na łuki poziome o małych wartościach promieni zaprojektowano odpowiednio znaki A-3/4 które to powtórzono na wylotach skrzyżowania typu rondo.

Redukcję dopuszczalnej prędkości zaprojektowano znakami B-33 "40" wraz z wcześniejszym stopniowaniem znakami B-33 "60" i zakazami wyprzedzania (znak B-25). Znaki zakazu również powtórzono na wylotach tymczasowego ronda. Za strefą przewidziano odwołanie tych zakazów znakami B-42.

Istniejące oznakowanie należy dostosować do nowego tymczasowego przebiegu drogi krajowej. Do oznakowania kierunkowego tymczasowego ronda użyto istniejące tablice przedrogowskazowe i drogowskazy w kształcie strzały. Z uwagi na średnicę ronda, na obwodni tymczasowego ronda zaprojektowano drogowskazy na rewersach.

Na wszystkich dojazdach do strefy robót zaprojektowano znaki B-1 wraz z tabliczkami T-0 o treści: „Nie dotyczy poj. budowy”.

Samą strefę robót od najazdu należy zabezpieczyć od najazdu 5szt. tablic kierujących U-21b wraz ze światłami ostrzegawczymi U-35 tworzącymi efekt „fali świetlnej”. Wzdłuż strefy robót należy ustawić obustronne tablice U-21a/b na podstawach gumowych w rozstawie max. 20m, a na łukach poziomych max. 10m. Dodatkowo wzdłuż drogi objazdowej ustawiono na łukach poziomych tablice prowadzące U-3 c/d. Do jej zamknięcia zaprojektowano zaporę drogową U-20b wraz ze światłami ostrzegawczymi U-35 koloru żółtego.

Interpretację graficzną powyższych zmian przedstawiono na rys. 5-6.

Droga krajowa nr 34

Na wlocie tymczasowego ronda oprócz oznakowania niezbędnego do jego funkcjonowania, przewidziano znaki: A-14+B-33"40".

Wyspa centralna tymczasowego ronda została ograniczona separatorami U-25c. Docelowy jej kształt należy ustalić w terenie po uzyskaniu rzeczywistych przejezdności pojazdów miarodajnych.

Interpretację graficzną powyższych zmian przedstawiono na rys. 6.

Droga powiatowa nr 2794

Zasadnicze prace przy budowie drogi gminnej będą wykonywane poza pasem drogowym drogi powiatowej, natomiast samo wykonanie skrzyżowania oraz możliwość funkcjonowania wyjazdu z budowy wymaga zastosowania oznakowania.

Wzdłuż drogi od strony najazdów na strefy robót dla obydwu kierunków ruchu zaprojektowano znaki: A-12b/c oraz A-14 „roboty na drodze” ze światłami ostrzegawczymi U-35a koloru żółtego. Kolejnymi znakami ostrzegawczymi są znaki A-30 wraz z tabliczkami T-0 o treści: „Wyjazd z budowy”.

Redukcję dopuszczalnej prędkości zaprojektowano znakami B-33 "40" wraz z wcześniejszym stopniowaniem znakiem B-33 "60" i zakazem wyprzedzania (znak B-25). Za strefą przewidziano odwołanie tych zakazów znakami B-42.

Zawężenia jezdni jest możliwe dla ruchu dwukierunkowego wolnego od przeszkód do szerokości nie mniejszej niż 6,0 m. W przeciwnym wypadku należy wprowadzić ręczne kierowanie ruchem przeszkolonymi sygnalistami, a znaki A-30 uzupełnić o tabliczki T-0 „Ręczne kierowanie ruchem”.

Samą strefę robót od najazdu należy zabezpieczyć od najazdu 5szt. tablic kierujących U-21b wraz ze światłami ostrzegawczymi U-35 tworzącymi efekt „fali świetlnej” a następnie tablicę prowadzącą U-3d. Wzdłuż strefy robót należy ustawić obustronne tablice U-21a/b na podstawach gumowych w rozstawie max. 20m. Do jej zamknięcia zaprojektowano zaporę drogową U-20b wraz ze światłami ostrzegawczymi U-35 koloru żółtego.

Interpretację graficzną powyższych zmian przedstawiono na rys. 7.

Etap II

Drogi krajowe nr 5 i 34

Ostatni etap umożliwia wykonywanie prac związanych z rozbiórką drogi objazdowej drogi krajowej nr 5 oraz dokończeniem prac branży elektrycznej na odcinkach od granicy robót nawierzchniowych do granicy zakresu opracowania.

Wzdłuż dróg krajowej od strony najazdów na strefy robót ruchu zaprojektowano znaki A-14 wraz z A-12 b/c ze światłami ostrzegawczymi U-35a koloru żółtego. Wzdłuż drogi krajowej nr 5 redukcję dopuszczalnej prędkości z obydwu kierunków zaprojektowano znakami B-33 "60" wraz z zakazem wyprzedzania (znak B-25). W ciągu DK32 wyłącznie znaki B-33 z uwagi na przekrój dwupasowy dla relacji północnej i braku miejsca dla relacji południowej, natomiast należy nadmienić iż występuje w stanie istniejącym linia P-4. Odwołanie zakazów odbywa się znakami B-42 lub na skrzyżowaniach co wynika z przepisów ogólnych.

Zawężenia jezdni jest możliwe dla ruchu dwukierunkowego wolnego od przeszkód do szerokości nie mniejszej niż 6,0 m. W przeciwnym wypadku należy wprowadzić ręczne kierowanie ruchem przeszkolonymi sygnalistami, a samą organizację ruchu uzupełnić o znaki A-30+T-0 „Ręczne kierowanie ruchem”.

Samą strefę robót należy zabezpieczyć od najazdu pojazdem zabezpieczającym wraz z U-26a+C-10 zespoloną z poduszką zderzeniową. Wzdłuż strefy robót należy ustawić obustronne tablice U-21a/b na podstawach gumowych w rozstawie max. 10m. Do jej zamknięcia zaprojektowano zaporę drogową U-20b wraz z podwójnymi U-35a koloru żółtego.

Interpretację graficzną powyższych zmian przedstawiono na rys. 8-12.

5 PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE PIONOWE, POZIOME i URZĄDZENIA BRD

Oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia brd wykorzystane czas prowadzenia robót budowlanych powinno spełniać pod względem konstrukcyjnym, sposobu ustawienia i zastosowania warunki techniczne odpowiednie dla danej klasy i kategorii dróg - zgodne z podanymi w załącznikach do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach poz. 2181 Dz. U. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r. (z późn. zmianami) oraz posiadać aprobatę techniczną IBDiM.

5.1 Oznakowanie pionowe

Grupę wielkości znaków przyjąć jak dla znaków dużych (D) tj. o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na danym odcinku drogi. Do wykonywania lic znaków stosowanych do oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się folie odblaskowe typu 2.

Dopuszcza się niewielkie zmiany ich lokalizacji w zakresie kilku metrów, które wynikają z konieczności ich przesunięcia dla uzyskania pełniejszej ich widoczności lub ich kolizji z istniejącymi urządzeniami nadziemnymi i podziemnymi.

Podczas umieszczania znaków Wykonawca zobowiązany jest:

- w rejonie skrzyżowań sprawdzić, czy lokalizacja znaku nie powoduje ograniczenia widoczności na wlotach oraz czy znak nie jest zasłaniany przez elementy istniejące;
- sprawdzić, czy znaki istniejące i ustawiane nie zasłaniają się nawzajem, a w razie konieczności dokonać korekty ich lokalizacji.

Napisy na znakach, tabliczkach do znaków oraz tablicach umieszczonych dla potrzeb ruchu drogowego wykonuje się stosując litery i cyfry zgodne z wzorcami podanymi w punkcie 1.4.3 Załącznik 1 „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczenia na drogach”.

Znaki pionowe należy ustawiać z zachowaniem min. odległości pomiędzy oznakowaniem pionowym tj.:

- 20m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60km/h,
- 10m na pozostałych drogach.

Przekreślenia istniejących znaków należy wykonać przy pomocy znaku „X” używając, pomarańczowej, tymczasowej taśmy magnetycznej nie powodując uszkodzenia lic znaków.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do warunków lokalnych lecz jako wysokości minimalne przyjmuje się wysokości mierzone do dolnej krawędzi tarczy znaku:

- 2,50m – droga dla rowerów, ciąg pieszo-rowerowy,
- 2,20m – chodnik,
- 2,00m – w pozostałych przypadkach.

W przypadku, gdy na słupku zamocowane będą dwie lub trzy tarcze, to odległość podana powyżej dotyczy dolnej krawędzi tarczy znaku położonego najniżej, jako tarczę znaku.

Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni (rys. 1.5.5) Załącznik 1 „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczenia na drogach”.

W przypadku, gdy następujące w niedużej odległości po sobie znaki pionowe powodowałyby wzajemne przesłanianie należy dokonać korekty lokalizacji w przekroju poprzecznym pierwszego znaku od strony najazdu.

Ustawienie znaków zgodnie z powyższymi zasadami nie może w jakimkolwiek stopniu powodować ograniczenia widoczności w pobliżu skrzyżowań i zjazdów oraz w żadnym przypadku naruszać skrajni drogowej i pieszej.

5.2 Oznakowanie poziome

Przekierowanie ruchu jak sama droga objazdowa oraz wymaga zastosowania tymczasowego oznakowania poziomego. Zaprojektowano je w postaci linii krawędziowych P-7d, linii segregacyjnej P-4 oraz na wlotach ronda linii P-13.

Proponuje się oznakowanie koloru żółtego niemniej jednak przed przystąpieniem prac należy to uzgodnić z Zarządcą Drogi. Do oznakowania poziomego można stosować tylko materiały atestowane. Zaprojektowane oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowarstwowe.

Tymczasowe oznakowanie poziome powinno cechować się:

- prostą metodą aplikacji,
- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odbłaskowości (również przy dużej wilgotności),
- zachowaniem minimalnych parametrów odbłaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednią szorstkością zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której są umieszczone,
- odpowiedni okresem trwałości,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne.

Z uwagi na możliwą słabą trwałość oznakowania cienkowarstwowego należy przewidzieć w czasie trwania budowy jego kilkukrotne odtwarzanie.

5.3 Urządzenia brd

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należytych stanie przez okres trwania robót.

Dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosuje się odpowiednio barwy: białą, czerwoną. Jeżeli urządzenia te zawierają elementy odblaskowe powinny być one w kształcie koła lub prostokąta i widoczne w okresie od zmroku do świtu z odległości co najmniej 150 m przy oświetleniu ich światłami drogowymi.

Do wygradzania: wzdłuż jezdni stosuje się tablice kierujące U-21a/b, poprzecznych jezdni zapory pojedyncze szerokie U-20b, a pobocza podwójne U-20c, z wyjątkiem przypadków, w których stosuje się tablice prowadzące ciągłe U-3c lub U-3d. Jeżeli zachodzi potrzeba umieszczenia znaku drogowego na zaporze, to dolna krawędź znaku nie może znajdować się poniżej górnej krawędzi zapory.

W przypadku stosowania tablic prowadzących U-3c, U-3d oraz zapór drogowych U-20b należy ich długość dobierać stosownie do występujących potrzeb, z zastrzeżeniem, że długość ta nie będzie mniejsza niż 1,2m oraz 0,75 m.

Separatory U-25c powinny być wykonane z tworzywa sztucznego o odpowiedniej wytrzymałości i umożliwiać obciążenie ich wnętrza poprzez zasypanie piaskiem lub zalanie wodą. Proponowane wymiary to: wysokość 800mm, długość w zakresie 1000 ÷ 1500mm, szerokość 400 ÷ 550mm. Natomiast bezpośrednio przy ruchu pieszym i rowerowym proponuje się niższe tj. h= 500mm, l= 800 ÷ 1100mm i s= 350 ÷ 450mm. Dopuszcza się do stosowania separatorów złożone z elementów o następujących barwach: białej i czerwonej, montowanych na przemian.

Pojazdy przystosowane do wykonywania robót na drogach krajowych powinny być wyposażone w lampę ostrzegawczą ze światłem żółtym błyskowym spełniającą normę PN-EN 12352, tablicę U-26a lub U-26b, umieszczoną z tyłu pojazdu. Na pozostałych drogach powinny być wyposażony w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, widoczny ze wszystkich stron z odległości co najmniej 500 m, przy dobrej przejrzystości powietrza. Pojazd powinien być oznakowany pasami na przemian barwy białej i czerwonej o wymiarach 250 x 250 mm, na całej szerokości pojazdu, albo tablicą ostrzegawczą lub tablicą zamykającą.

Na drodze krajowej stosuje się pojazdy, w tym przyczepki, zabezpieczające pracowników wyposażone w elementy energochłonne lub urządzenia równoważne, zamontowane na nich lub doczepione jako przyczepki posiadające odpowiednią ocenę techniczną wystawioną w kraju producenta przez akredytowaną jednostkę badawczą uznaną w UE.

Kierunek grotu „strzałki” na tablicach U-26 synchronizuje się ze znakiem C-10 poprzez elektryczne sterowanie pilotem. Przyczepy z poduszkami zderzeniowymi należy montować zgodnie z instrukcją producenta.

Lampy ostrzegawcze umieszczone nad znakami ostrzegawczymi winny posiadać średnicę $\varnothing 300$ i emitować dobrze dostrzegalne światło przerywane w okresie całej doby.


Lampy U-35 winny emitować dobrze dostrzegalne światło przerywane w okresie całej doby. Pozostałe zabezpieczenia należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.

6 PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU

Wprowadzenie czasowej organizacji ruchu przewiduje się na II kwartał 2024 roku.

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu przewiduje się na dzień zakończenia prac budowlanych, natomiast bezwzględnie przed oddaniem do użytkowania przebudowywanych odcinków dróg.

Termin ważności projektu ustala się na okres od zatwierdzenia projektu na okres nie dłuższy niż dwa lata.

**GDDKIA Oddział we Wrocławiu**
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

7 ZESTAWIENIE ZMIAN W OZNAKOWANIU

Rodzaj znaku pionowego	Jednostka	Etap 0	Etap I DK	Etap I DP	Etap II
A-3 „dwa niebezpieczne zakręty - pierwszy w prawo”	szt.	0	2	0	0
A-4 „dwa niebezpieczne zakręty - pierwszy w lewo”	szt.	0	2	0	0
A-12b „zwężenie jezdni - prawostronne”	szt.	1	1	1	1
A-12c „zwężenie jezdni - lewostronne”	szt.	1	1	1	1
A-14 „roboty na drodze”	szt.	2	3	2	2
A-30 „inne niebezpieczeństwo”	szt.	0	2	2	0
B-1 „zakaz ruchu”	szt.	0	3	0	0
B-25 „zakaz wyprzedzania”	szt.	2	4	2	2
B-33 „40” „ograniczenie prędkości”	szt.	0	5	2	0
B-33 „60” „ograniczenie prędkości”	szt.	2	2	2	2
B-42 „koniec zakazów”	szt.	2	2	2	2
C-9 „nakaz jazdy z prawej strony znaku”	szt.	0	3	0	0
Razem	szt.	10	30	14	10
Tabliczka T-0: „Nie dotyczy poj. budowy”	szt.	0	3	0	0
Tabliczka T-0: „Wyjazd z budowy”	szt.	0	0	2	0
Tabliczka T-1: „60m”	szt.	0	1	0	0
Tabliczka T-18b	szt.	0	1	0	0
Tabliczka T-18c	szt.	0	1	0	0
Razem	szt.	0	6	2	0
Rodzaj znaku poziomego	Jednostka	Etap 0	Etap I DK	Etap I DP	Etap II
Linia P-4 „linia podwójna ciągła”	mb.	0	600	0	0
Linia P-7b „linia krawędziowa – ciągła szeroka”	mb.	0	247	0	0
Linia P-7d „linia krawędziowa – ciągła wąska”	mb.	0	1383	0	0
Linia P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”	mb.	0	15	0	0
Razem	mb.	0	2245	0	0
Rodzaj urządzenia brd	Jednostka	Etap 0	Etap I DK	Etap I DP	Etap II
Tablica prowadząca U-3c „pojedyncza w prawo” + U-35 „fala świetlna”	szt.	0	5	0	0
Tablica prowadząca U-3c „pojedyncza w lewo” + U-35 „fala świetlna”	szt.	0	5	0	0
Tablica prowadząca U-3c „ciągła w prawo”	szt.	0	3	0	0
Tablica prowadząca U-3d „ciągła w lewo”	szt.	0	4	0	0
Tablica prowadząca U-3d „ciągła w lewo” + podwójne U-35	szt.	0	0	1	0
Zapora drogowa pojedyncza szeroka U-20b	szt.	0	4	0	0
Zapora drogowa pojedyncza szeroka U-20b + podwójne U-35	szt.	1	0	1	1
Tablice kierujące U-21a,b (podstawa guma)	szt.	4	99	6	4
Separator U-25c	szt.	0	42	0	0
Pojazd zabezpieczający + U-26a zespolony z poduszką zderzeniową	szt.	1	0	0	1
Światła ostrzegawcze U-35a barwy żółtej	szt.	2	3	0	2
Razem	szt.	8	165	8	8

GDDKIA Oddział we Wrocławiu
Zespół Uczeń Projektów Organizacji Ruchu

8 OPINIE

Opinia Służby Drogowej Powiatu świdnickiego, znak PT.43.160.2023 z dnia 27.09.2023 r.:

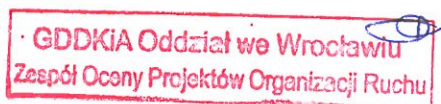
- uwaga wprowadzona

Opinia Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu Wydział Ruchu Drogowego znak R-I-5321-822-2023 z dnia 04.10.2023r.:

- uwaga wprowadzona

Opinia Komendy Powiatowej Policji w Świdnicy Wydział Ruchu Drogowego:

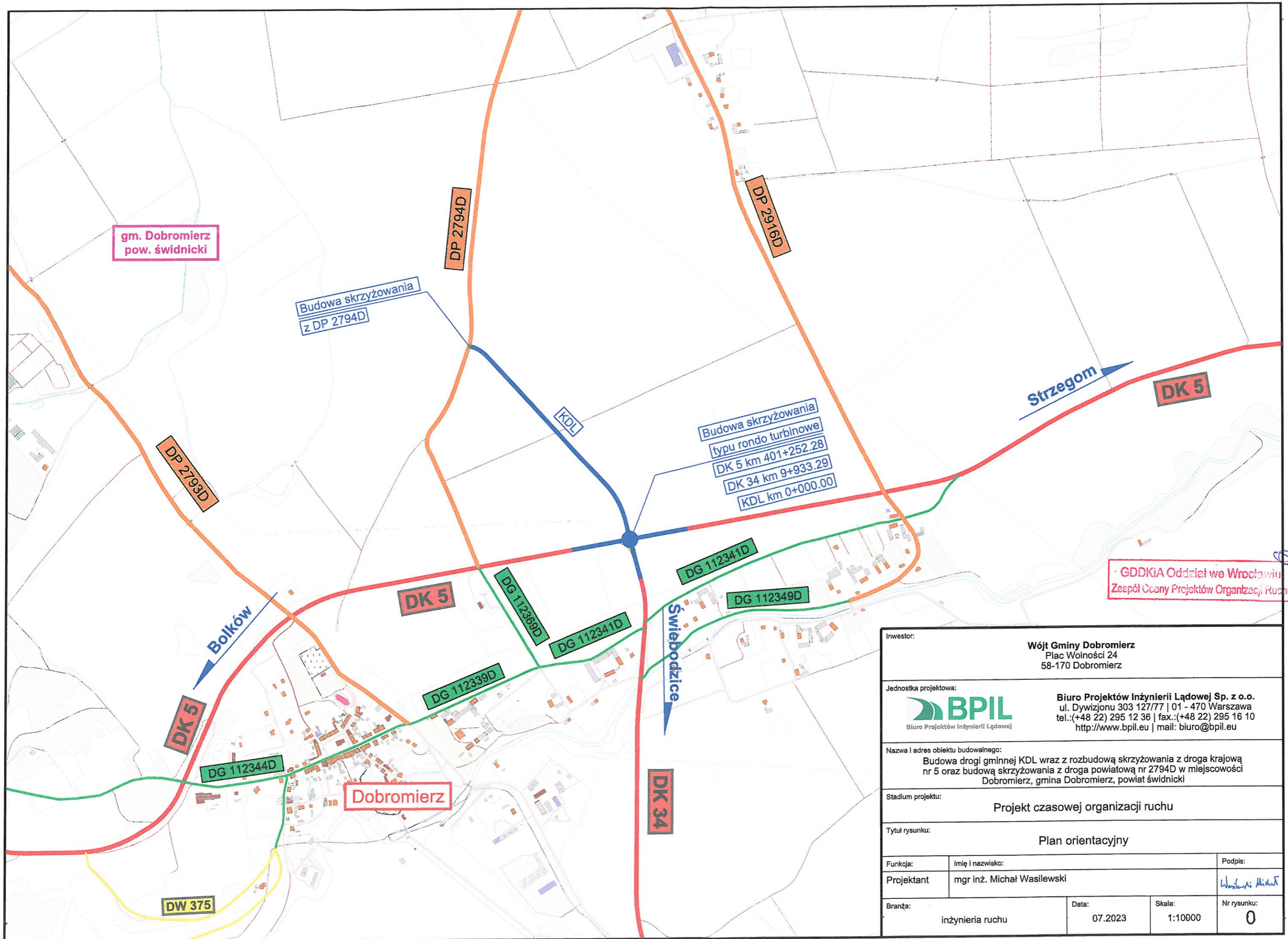
- uwaga wprowadzona





9 CZĘŚĆ RYSUNKOWA

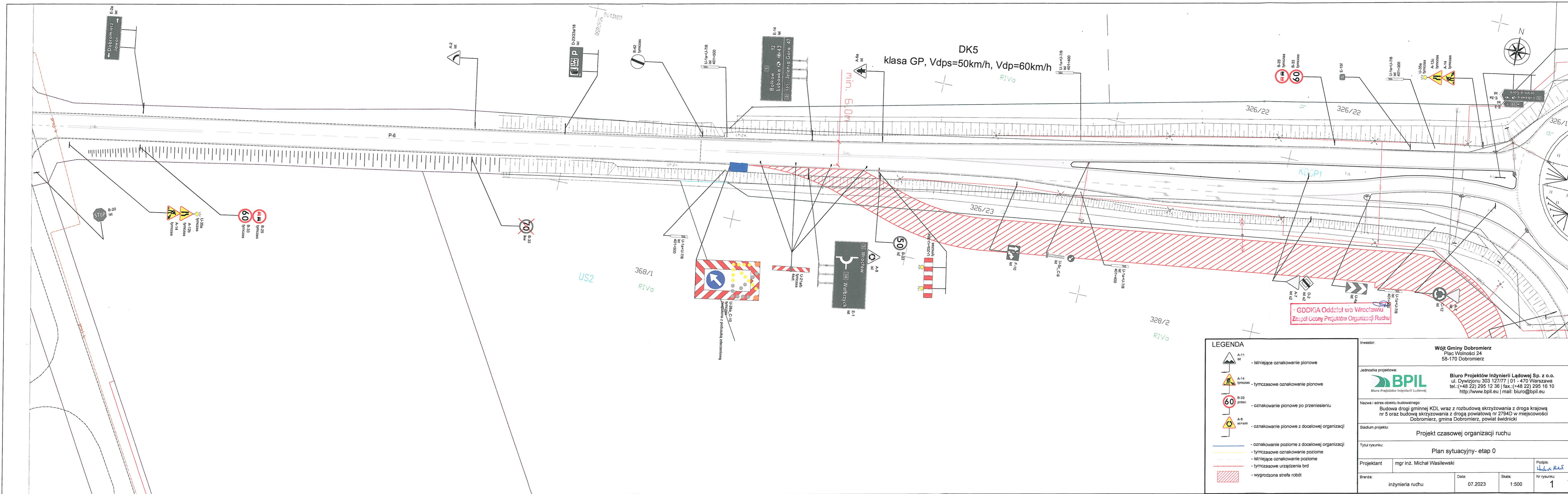
- | | |
|--------------------------------------|--------------|
| 1. Plan orientacyjny, skala 1:10 000 | - rys. 0 |
| 2. Etap 0, skala 1:500 | - rys. 1-4 |
| 3. Etap I, skala 1:500 | - rys. 5-7 |
| 4. Etap II, skala 1:500 | - rys. 8-12 |
| 5. Przejezdność, skala 1:500 | - rys. 13-15 |

GDDKIA Oddział w Wrocławiu
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu



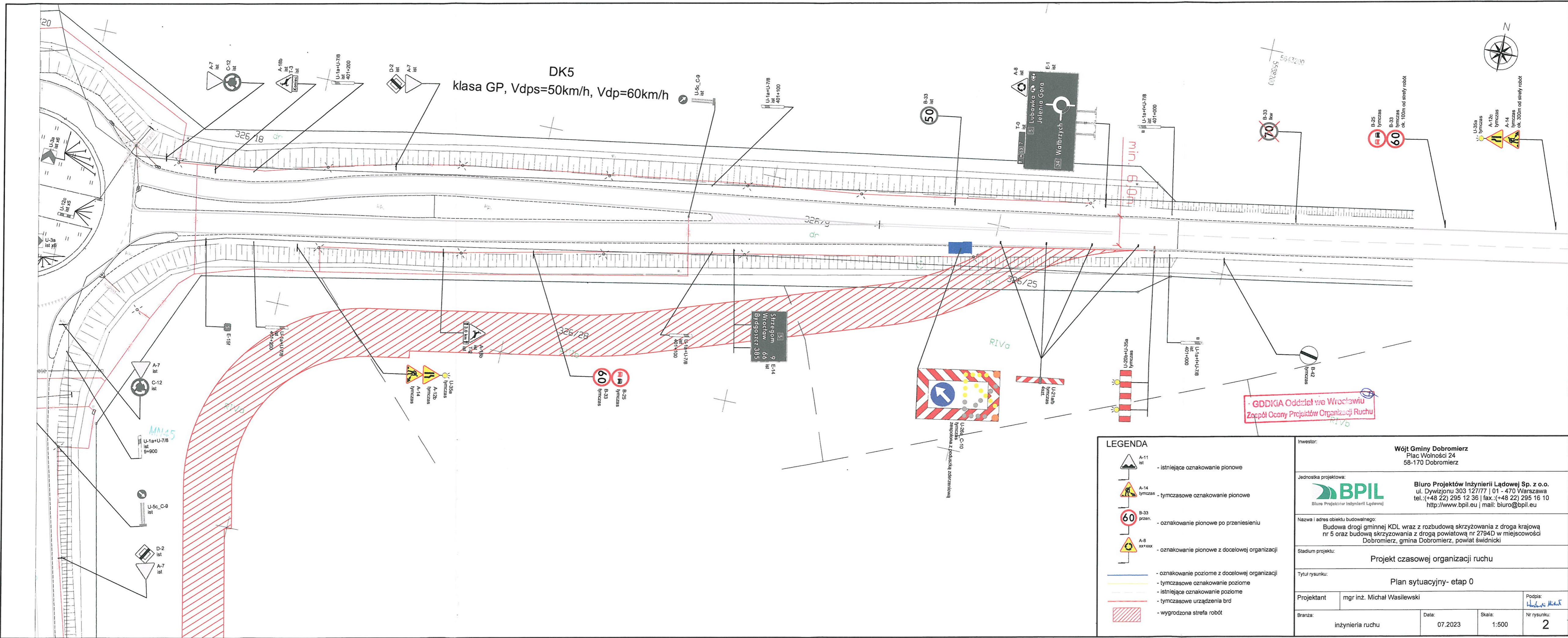
GDDKiA Oddział we Wrocławiu
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		 Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 127/77 01 - 470 Warszawa tel.: (+48 22) 295 12 36 fax.: (+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu:		Projekt czasowej organizacji ruchu	
Tytuł rysunku: Plan orientacyjny			
Funkcja:	Imię i nazwisko:	Podpis:	
Projektant	mgr inż. Michał Wasilewski		
Branża:	Data:	Skala:	Nr rysunku:
inżynieria ruchu	07.2023	1:10000	0



LEGENDA	
	- istniejące oznakowanie pionowe
	- tymczasowe oznakowanie pionowe
	- oznakowanie pionowe po przeniesieniu
	- oznakowanie pionowe z docelowej organizacji
	- istniejące oznakowanie poziome
	- tymczasowe oznakowanie poziome
	- tymczasowe urządzenia brd
	- wygradzona strefa robót

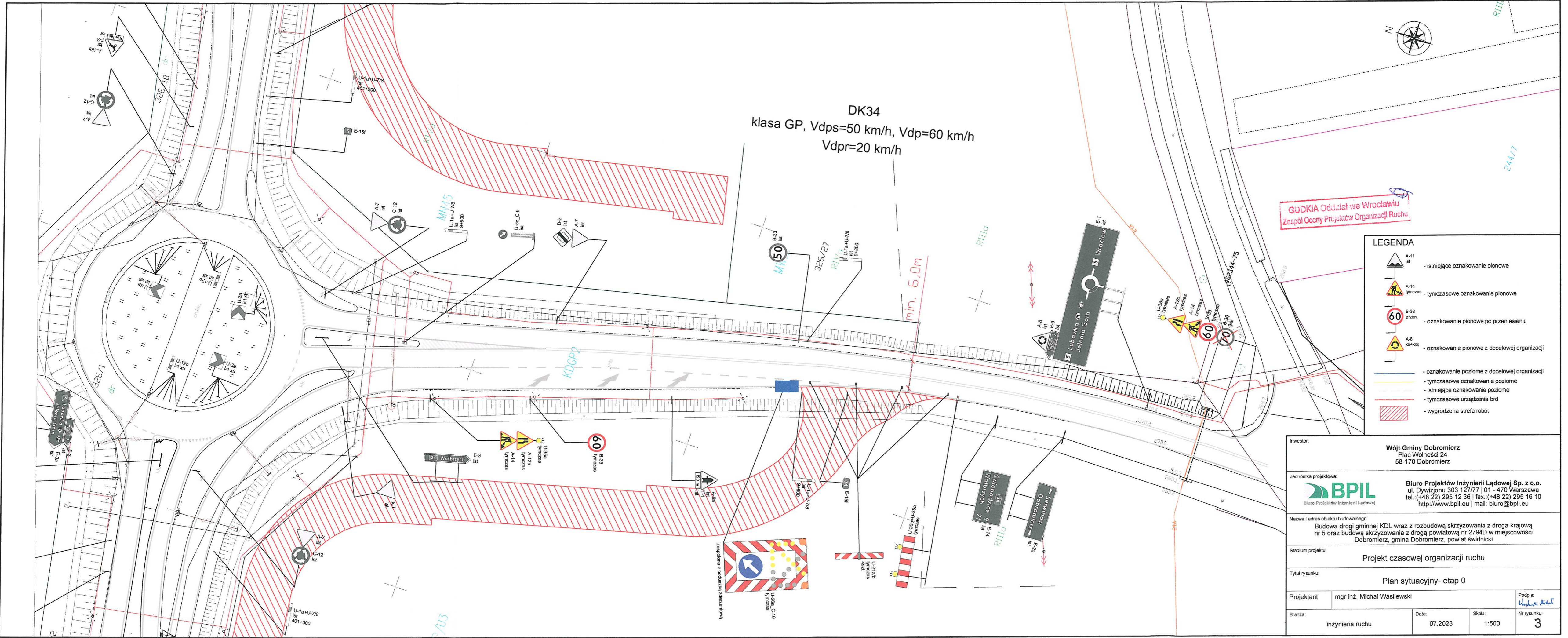
Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 12777 01 - 470 Warszawa tel.:(+48 22) 295 12 36 fax.:(+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu: Projekt czasowej organizacji ruchu			
Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny- etap 0			
Projektant:	mgr inż. Michał Wasilewski	Podpis:	
Branża:	inżynieria ruchu	Data:	07.2023
		Skala:	1:500
		Nr rysunku:	1



LEGENDA

- istniejące oznakowanie pionowe
- tymczasowe oznakowanie pionowe
- oznakowanie pionowe po przeniesieniu
- oznakowanie pionowe z docelowej organizacji
- oznakowanie poziome z docelowej organizacji
- tymczasowe oznakowanie poziome
- istniejące oznakowanie poziome
- tymczasowe urządzenia brd
- wygradzona strefa robót

Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		 Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 127/77 01 - 470 Warszawa tel.: (+48 22) 295 12 36 fax.: (+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu: Projekt czasowej organizacji ruchu			
Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny- etap 0			
Projektant	mgr inż. Michał Wasilewski		Podpis:
Branża:	Data:	Skala:	Nr rysunku:
inżynieria ruchu	07.2023	1:500	2



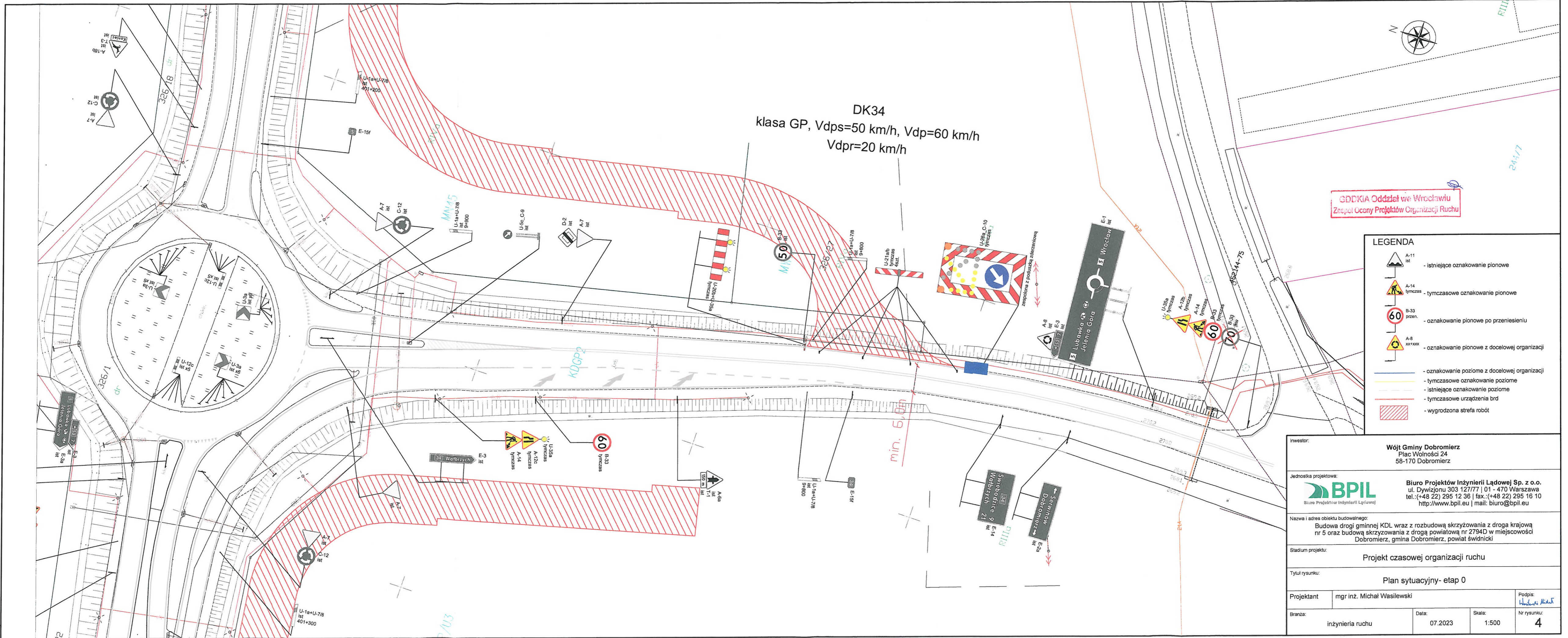
DK34
 klasa GP, Vdps=50 km/h, Vdp=60 km/h
 Vdpr=20 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu
 Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

LEGENDA

	- istniejące oznakowanie pionowe
	- tymczasowe oznakowanie pionowe
	- oznakowanie pionowe po przeniesieniu
	- oznakowanie pionowe z docelowej organizacji
	- oznakowanie poziome z docelowej organizacji
	- tymczasowe oznakowanie poziome
	- istniejące oznakowanie poziome
	- tymczasowe urządzenia brd
	- wygradzona strefa robót

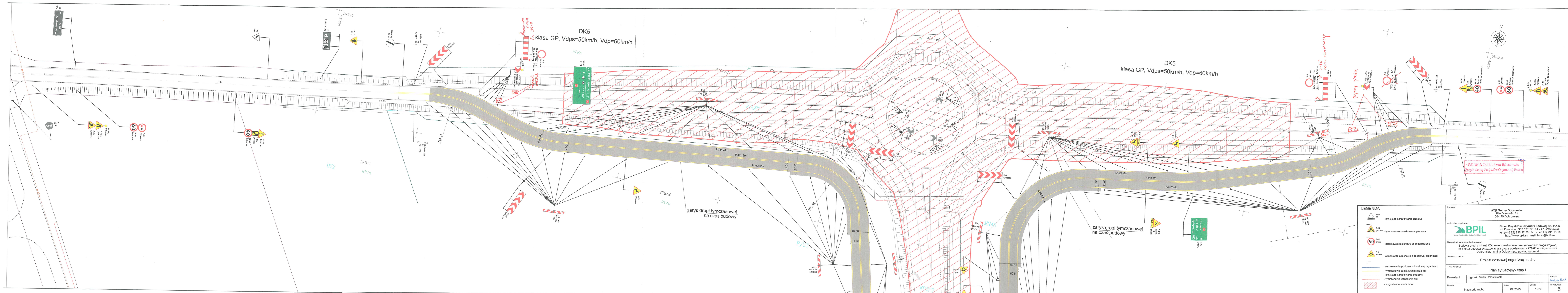
Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 127777 01 - 470 Warszawa tel.: (+48 22) 295 12 36 fax.: (+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu:		Projekt czasowej organizacji ruchu	
Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny- etap 0			
Projektant	mgr inż. Michał Wasilewski		Podpis:
Branża:	inżynieria ruchu	Data:	07.2023
Skala:	1:500	Nr rysunku:	3



GDDKiA Oddział we Wrocławiu
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

LEGENDA	
	- istniejące oznakowanie pionowe
	- tymczasowe oznakowanie pionowe
	- oznakowanie pionowe po przeniesieniu
	- oznakowanie pionowe z docelowej organizacji
	- oznakowanie poziome z docelowej organizacji
	- tymczasowe oznakowanie poziome
	- istniejące oznakowania poziome
	- tymczasowe urządzenia brd
	- wygradzona strefa robót

Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 127777 01 - 470 Warszawa tel.: (+48 22) 295 12 36 fax.: (+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu:		Projekt czasowej organizacji ruchu	
Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny- etap 0			
Projektant	mgr inż. Michał Wasilewski		Podpis:
Branża:	inżynieria ruchu	Data:	07.2023
		Skala:	1:500
		Nr rysunku:	4



LEGENDA

- A-11 ist. - istniejące oznakowanie pionowe
- A-14 tymcz. - tymczasowe oznakowanie pionowe
- B-33 prz. - oznakowanie pionowe po przeniesieniu
- A-8 xxxxxx - oznakowanie pionowe z docelowej organizacji
- - - - - oznakowanie poziome z docelowej organizacji
- - - - - tymczasowe oznakowanie poziome
- - - - - istniejące oznakowanie poziome
- - - - - tymczasowe urządzenia
- ▨ - wygradzona strefa robót

Investor: **Wójt Gminy Dobromierz**
Plac Wolności 24
58-170 Dobromierz

Jednostka projektowa: **BPIL**
Biuro Projektów Inżynierii Lądowej

Nazwa i adres obiektu budowlanego:
Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki

Stadium projektu: **Projekt czasowej organizacji ruchu**

Tytuł rysunku: **Plan sytuacyjny- etap I**

Projektant: mgr inż. **Michał Wasilewski**

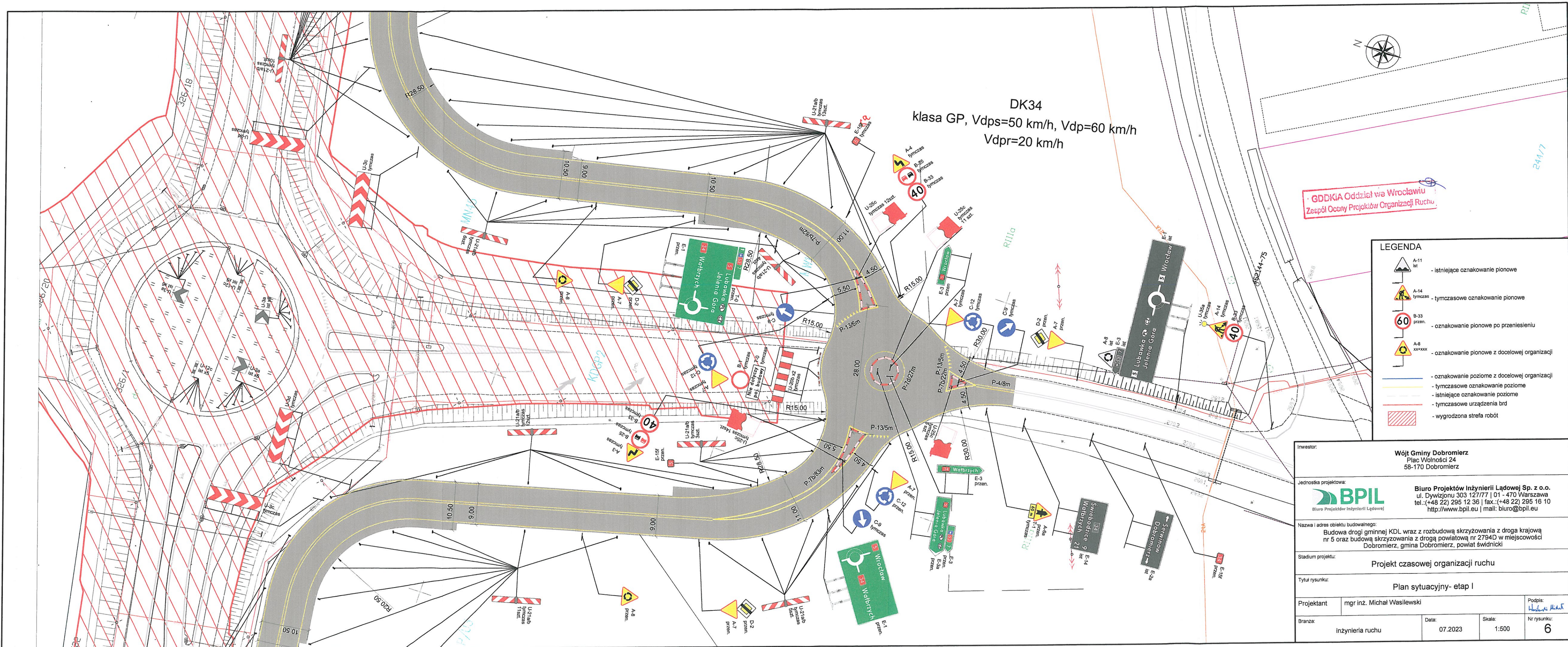
Branaż: **Inżynieria ruchu**

Data: **07.2023**

Skala: **1:500**

Podpis: *[Signature]*

Nr rysunku: **5**

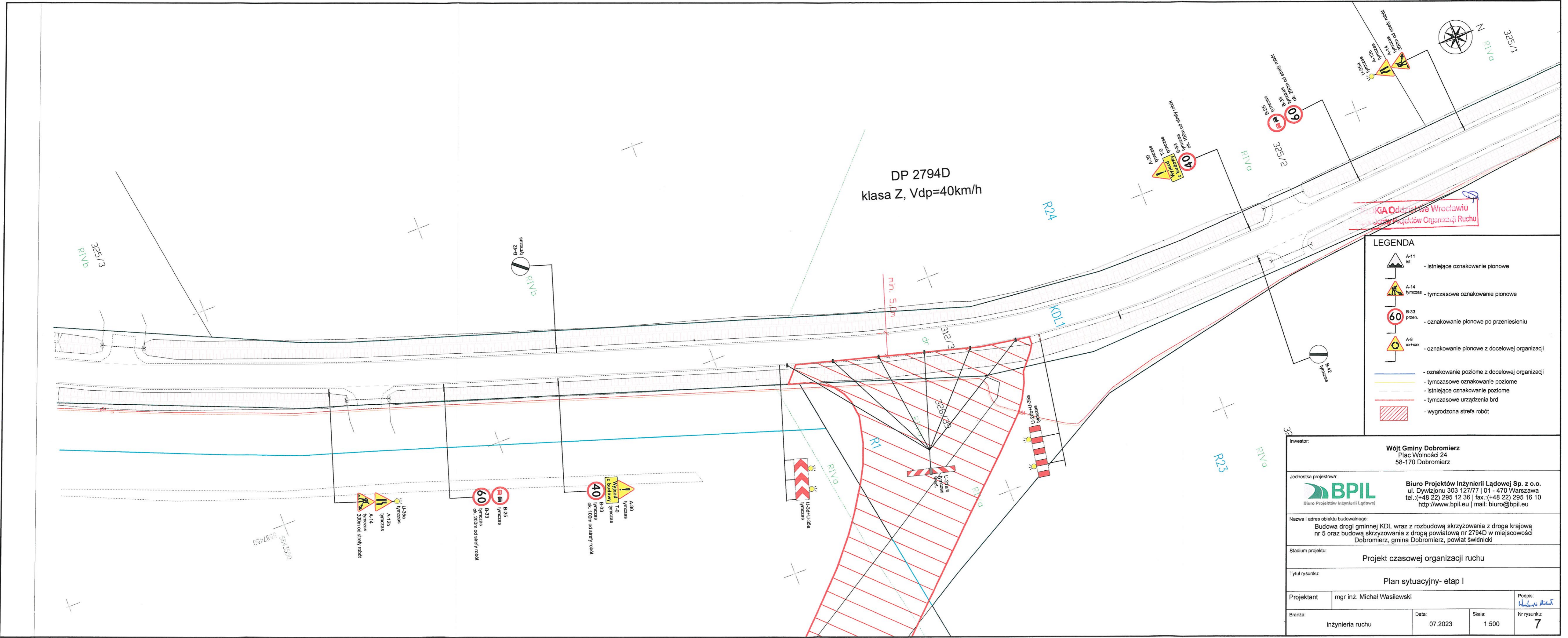


GDDKiA Oddział w Wrocławiu
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

LEGENDA

	A-11 ist.	- istniejące oznakowanie pionowe
	A-14 tymczas.	- tymczasowe oznakowanie pionowe
	B-33 przem.	- oznakowanie pionowe po przeniesieniu
	A-8 xxxxxxx	- oznakowanie pionowe z docelowej organizacji
		- oznakowanie poziome z docelowej organizacji
		- tymczasowe oznakowanie poziome
		- istniejące oznakowanie poziome
		- tymczasowe urządzenia brd
		- wygradzona strefa robót

Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 127/77 01 - 470 Warszawa tel.:(+48 22) 295 12 36 fax.:(+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu:		Projekt czasowej organizacji ruchu	
Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny- etap I			
Projektant:	mgr inż. Michał Wasilewski	Podpis:	
Branża:	inżynieria ruchu	Data:	07.2023
		Skala:	1:500
		Nr rysunku:	6



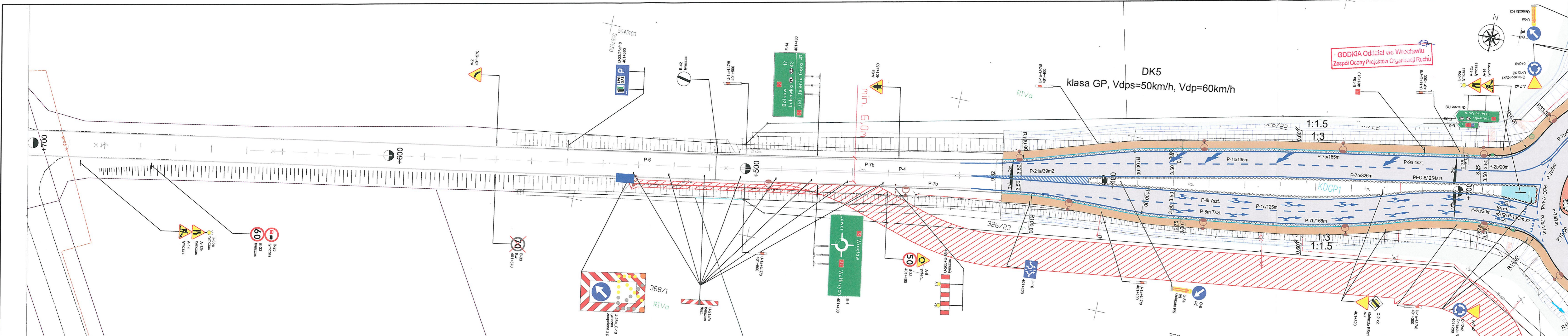
DP 2794D
klasa Z, Vdp=40km/h

BIURO PROJEKTÓW ORGANIZACJI RUCHU
KIA Oddział Wrocławiu

LEGENDA

	A-11 ist	- istniejące oznakowanie pionowe
	A-14 tymczas	- tymczasowe oznakowanie pionowe
	B-33 przn.	- oznakowanie pionowe po przeniesieniu
	A-8 xx+xxx	- oznakowanie pionowe z docelowej organizacji
		- oznakowanie poziome z docelowej organizacji
		- tymczasowe oznakowanie poziome
		- istniejące oznakowanie poziome
		- tymczasowe urządzenia brd
		- wygradzona strefa robót

Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 127/77 01 - 470 Warszawa tel.: (+48 22) 295 12 36 fax.: (+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu:		Projekt czasowej organizacji ruchu	
Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny- etap I			
Projektant	mgr inż. Michał Wasilewski		Podpis:
Branża:	Data:	Skala:	Nr rysunku:
inżynieria ruchu	07.2023	1:500	7

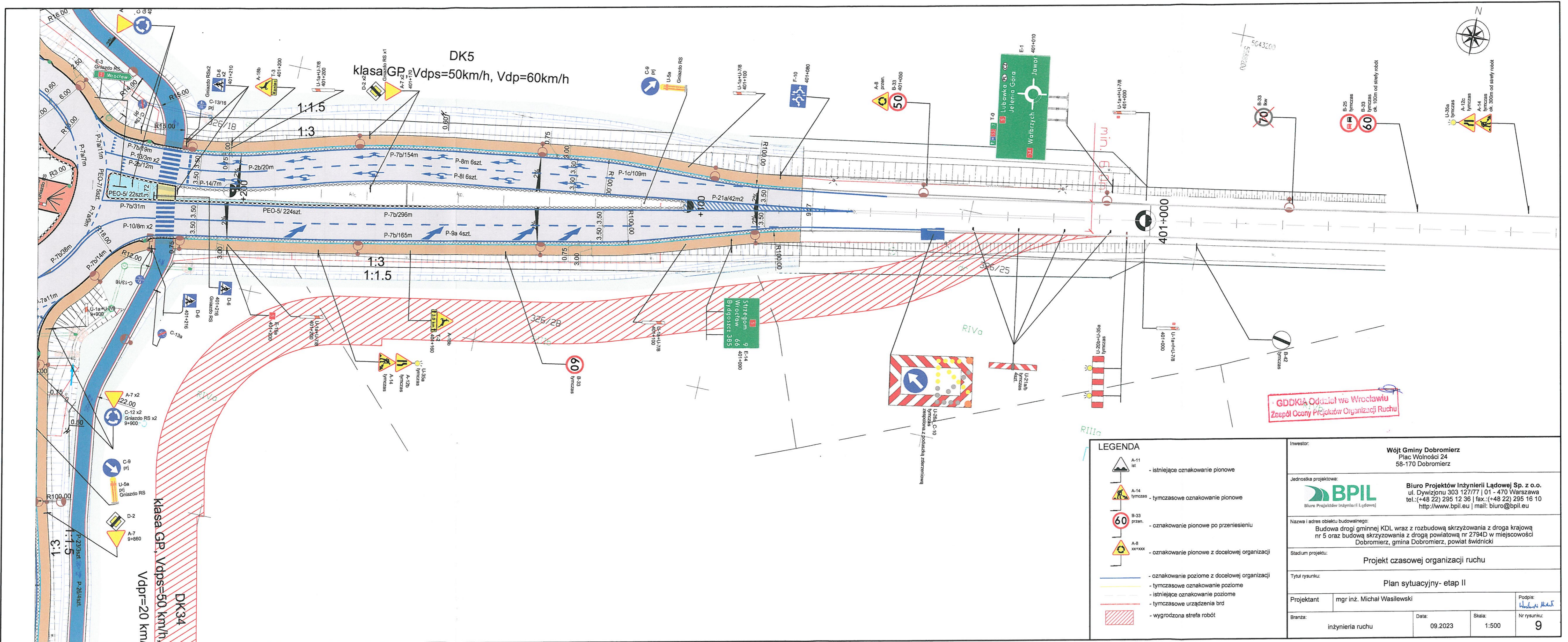


GDDKIA Oddział we Wrocławiu
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

DK5
klasa GP, Vdps=50km/h, Vdp=60km/h

LEGENDA	
	- istniejące oznakowanie pionowe
	- tymczasowe oznakowanie pionowe
	- oznakowanie pionowe po przeniesieniu
	- oznakowanie pionowe z docelowej organizacji
	- oznakowanie poziome z docelowej organizacji
	- tymczasowe oznakowanie poziome
	- istniejące oznakowanie poziome
	- tymczasowe urządzenia brd
	- wygradzona strefa robót

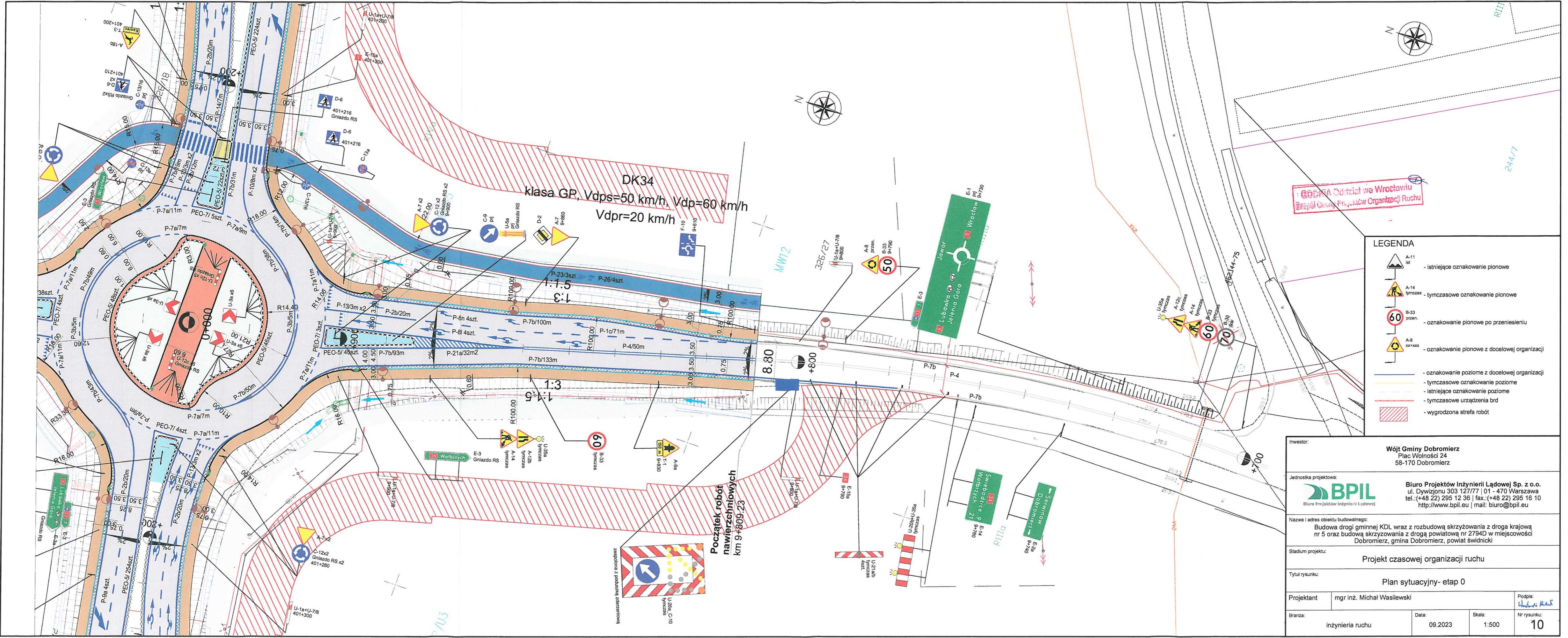
Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dwyżynjona 303 12777 01 - 470 Warszawa tel.: (+48 22) 295 12 36 fax: (+48 22) 295 15 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu: Projekt czasowej organizacji ruchu			
Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny- etap II			
Projektant	mgr inż. Michał Wasilewski	Podpis:	
Branża:	inżynieria ruchu	Data:	09.2023
		Skala:	1:500
		Nr rysunku:	8



GDDKiA Oddział we Wrocławiu
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

LEGENDA	
	- istniejące oznakowanie pionowe
	- tymczasowe oznakowanie pionowe
	- oznakowanie pionowe po przeniesieniu
	- oznakowanie pionowe z docelowej organizacji
	- oznakowanie poziome z docelowej organizacji
	- tymczasowe oznakowanie poziome
	- istniejące oznakowanie poziome
	- tymczasowe urządzenia brd
	- wygrodzona strefa robot

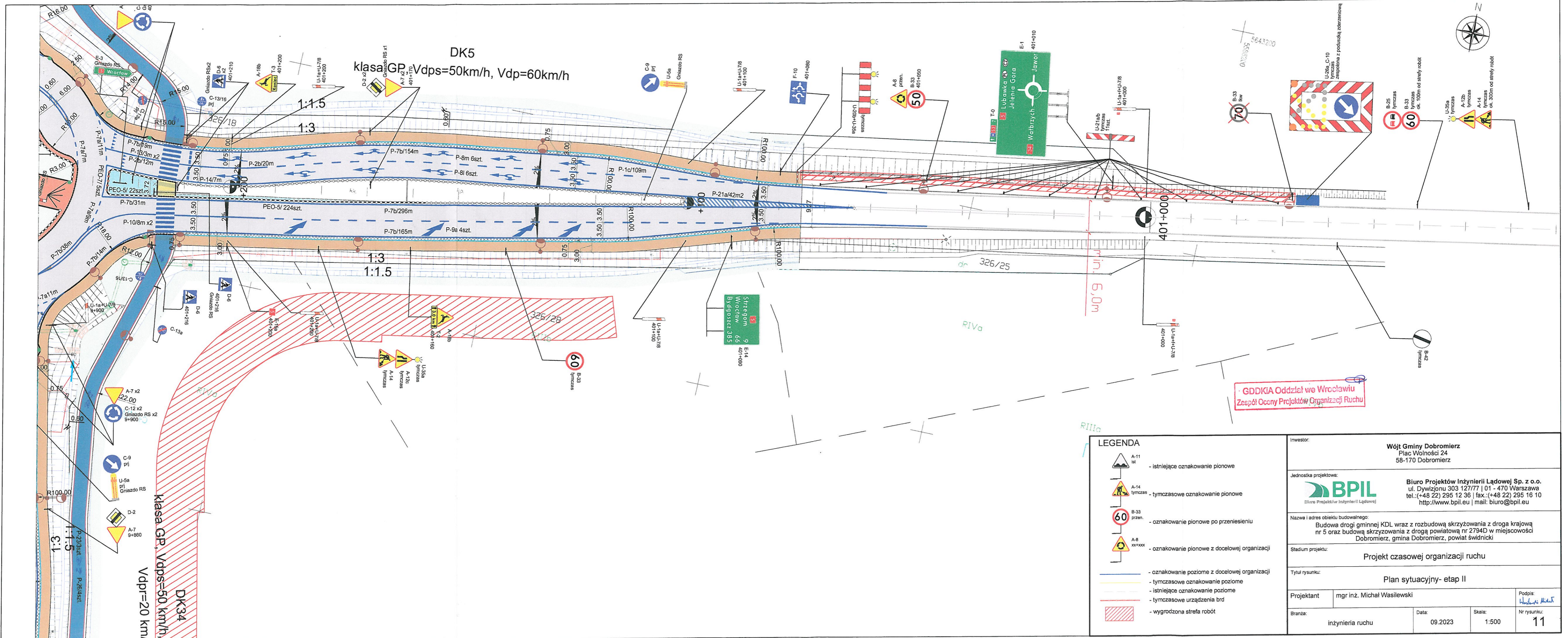
Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 127/77 01 - 470 Warszawa tel.: (+48 22) 295 12 36 fax.: (+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu: Projekt czasowej organizacji ruchu			
Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny- etap II			
Projektant:	mgr inż. Michał Wasilewski		Podpis:
Branża:	inżynieria ruchu	Data:	09.2023
Skala:	1:500	Nr rysunku:	9



GDMA Oddział we Wrocławiu
Zespół Ciepły Projektów Organizacji Ruchu

- LEGENDA**
- istniejące oznakowanie pionowe
 - tymczasowe oznakowanie pionowe
 - oznakowanie pionowe po przeniesieniu
 - oznakowanie pionowe z docelowej organizacji
 - oznakowanie poziome z docelowej organizacji
 - tymczasowe oznakowanie poziome
 - istniejące oznakowanie poziome
 - tymczasowe urządzenia brd
 - wygradzona strefa robót

Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 127777 01 - 470 Warszawa tel.: (+48 22) 295 12 36 fax.: (+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu:		Projekt czasowej organizacji ruchu	
Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny- etap 0			
Projektant	mgr inż. Michał Wasilewski	Podpis:	
Branża:	inżynieria ruchu	Data:	09.2023
		Skala:	1:500
		Nr rysunku:	10



DK5
klasa GP, Vdps=50km/h, Vdp=60km/h

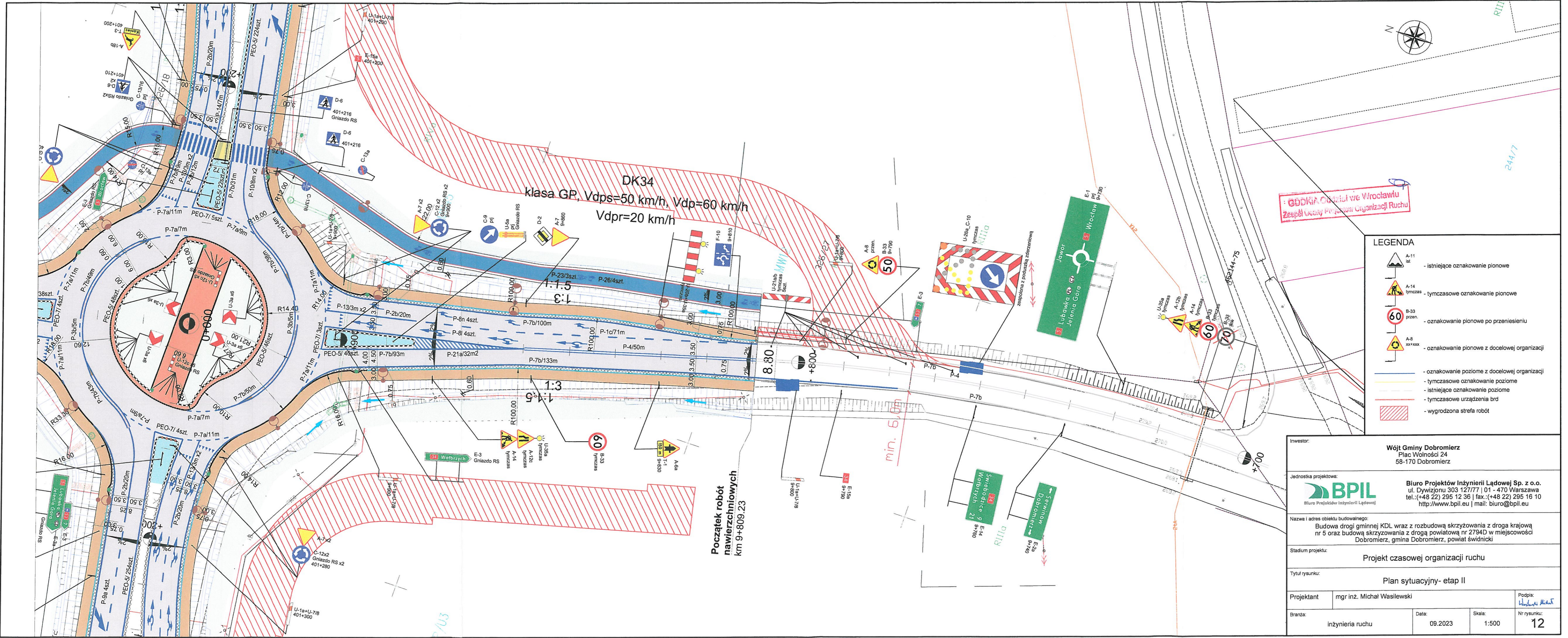
DK34
klasa GP, Vdps=50 km/h, Vdpr=20 km/h

GDDKIA Oddział we Wrocławiu
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

LEGENDA

	A-11 ist	- istniejące oznakowanie pionowe
	A-14 tymczas	- tymczasowe oznakowanie pionowe
	B-33 przren.	- oznakowanie pionowe po przeniesieniu
	A-8 xx+xxx	- oznakowanie pionowe z docelowej organizacji
		- oznakowanie poziome z docelowej organizacji
		- tymczasowe oznakowanie poziome
		- istniejące oznakowanie poziome
		- tymczasowe urządzenia brzo
		- wygradzona strefa robót

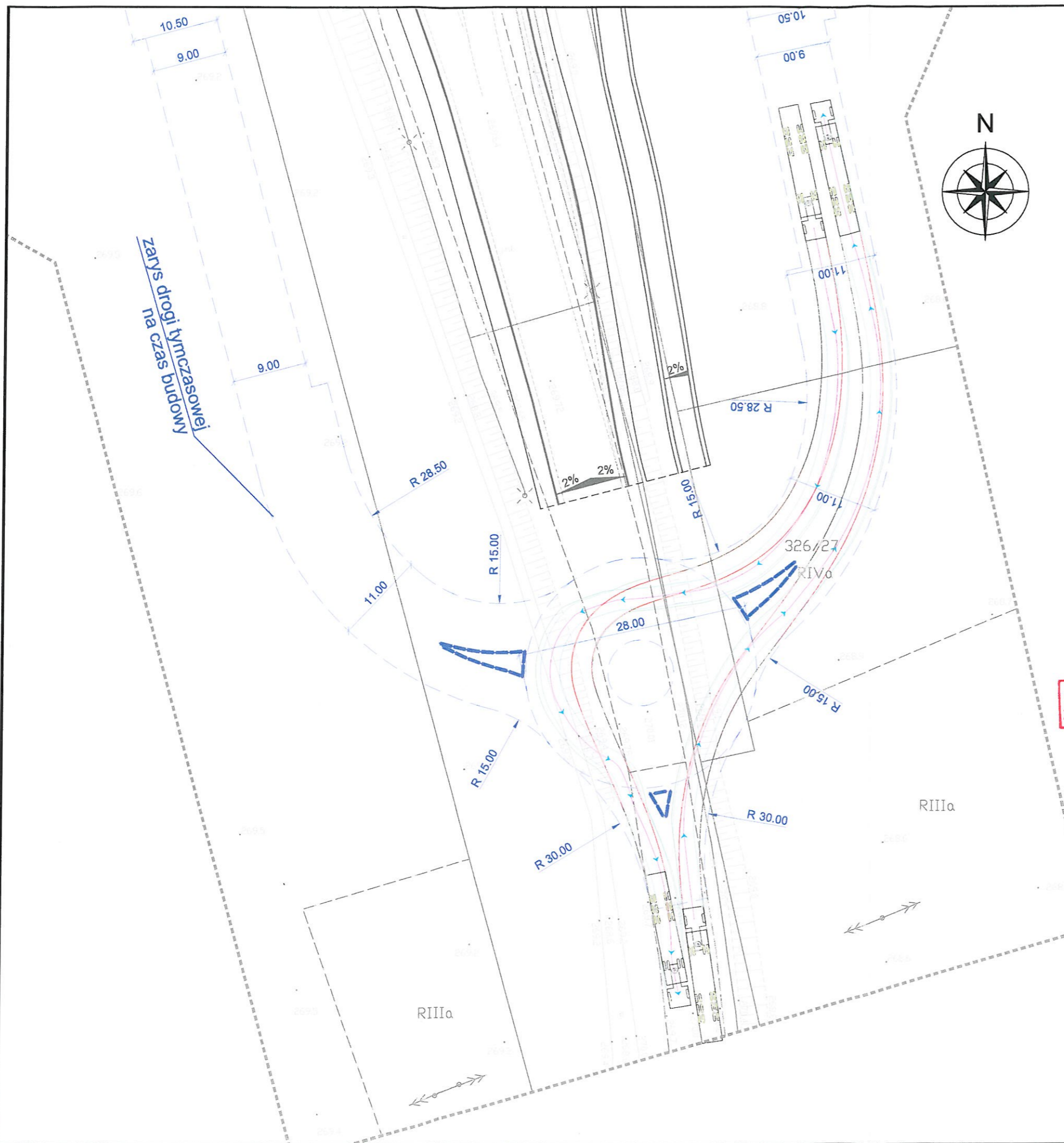
Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		 Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 127/77 01 - 470 Warszawa tel.: (+48 22) 295 12 36 fax.: (+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego:			
Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu:			
Projekt czasowej organizacji ruchu			
Tytuł rysunku:			
Plan sytuacyjny- etap II			
Projektant	mgr inż. Michał Wasilewski		Podpis:
Branża:	inżynieria ruchu	Data:	09.2023
		Skala:	1:500
		Nr rysunku:	11



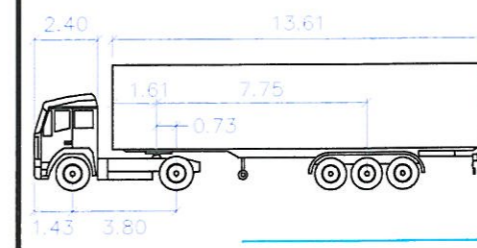
GDDKiA Oddział we Wrocławiu
Zespół Usług Projektów Organizacji Ruchu

- LEGENDA**
- istniejące oznakowanie pionowe
 - tymczasowe oznakowanie pionowe
 - oznakowanie pionowe po przeniesieniu
 - oznakowanie pionowe z docelowej organizacji
 - oznakowanie poziome z docelowej organizacji
 - tymczasowe oznakowanie poziome
 - istniejące oznakowania poziome
 - tymczasowe urządzenia brd
 - wygradzona strefa robót

Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		 Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 127/77 01 - 470 Warszawa tel.: (+48 22) 295 12 36 fax.: (+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu:		Projekt czasowej organizacji ruchu	
Tytuł rysunku: Plan sytuacyjny- etap II			
Projektant	mgr inż. Michał Wasilewski		Podpis:
Branża:	inżynieria ruchu	Data:	09.2023
		Skala:	1:500
		Nr rysunku:	12



LEGENDA

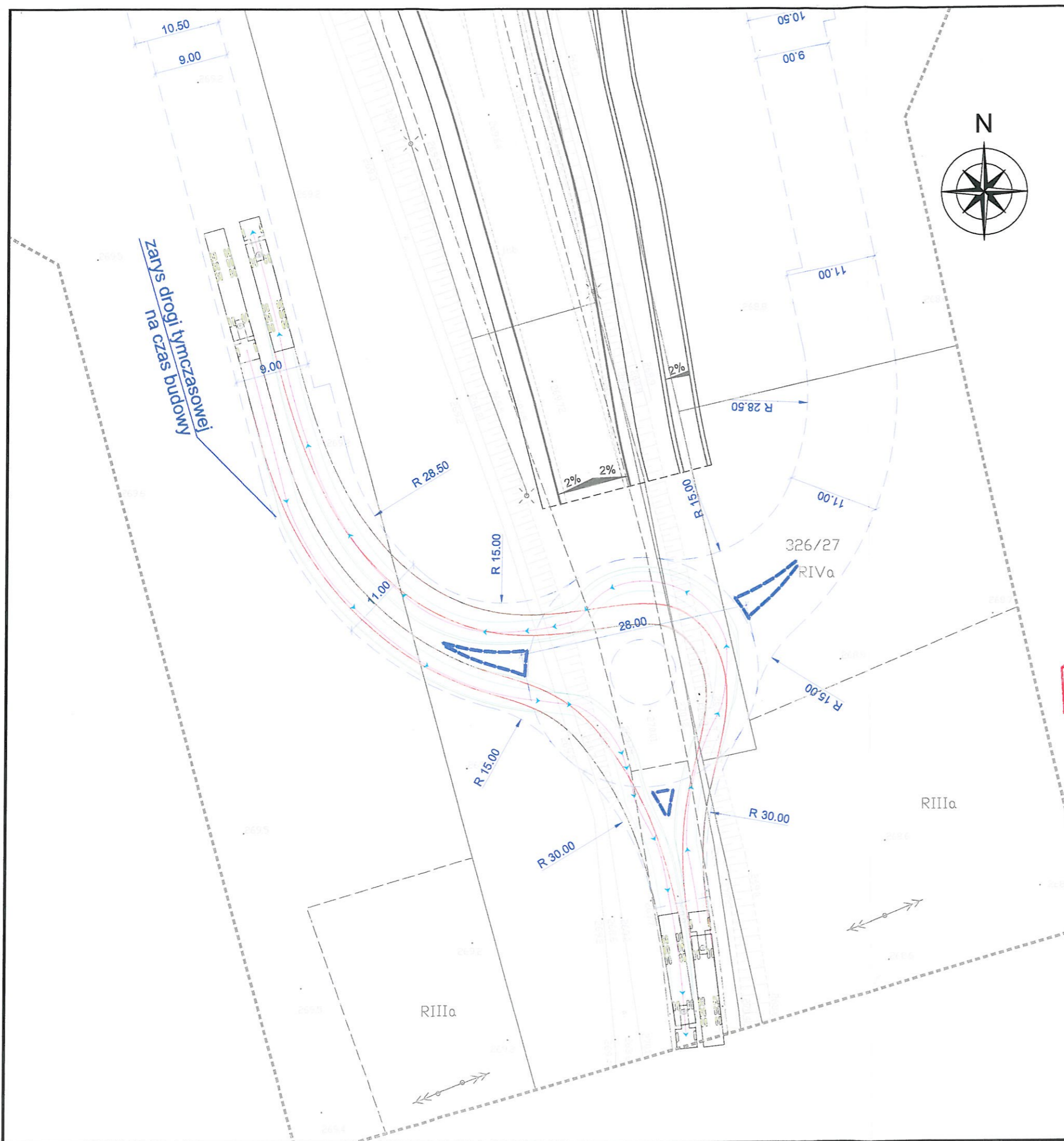


- ciągnik siodłowy z przyczepą [m]

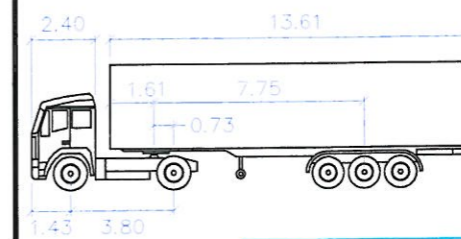
- - linia kół pojazdu oś przednia
- - linia kół pojazdu oś tylna
- - linia obrysu pojazdu
- - oś pojazdu

GDDKiA Oddział we Wrocławiu
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Inwestor:				Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz			
Jednostka projektowa:				BPIL Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 127/77 01 - 470 Warszawa tel.: (+48 22) 295 12 36 fax.: (+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu			
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki							
Stadium projektu:				Projekt czasowej organizacji ruchu			
Tytuł rysunku:				Przejezdność			
Funkcja:	Imię i nazwisko:					Podpis:	
Projektant	mgr inż. Michał Wasilewski					<i>Wasilewski Michał</i>	
Branża:	inżynieria ruchu	Data:	07.2023	Skala:	1:500	Nr rysunku:	13



LEGENDA

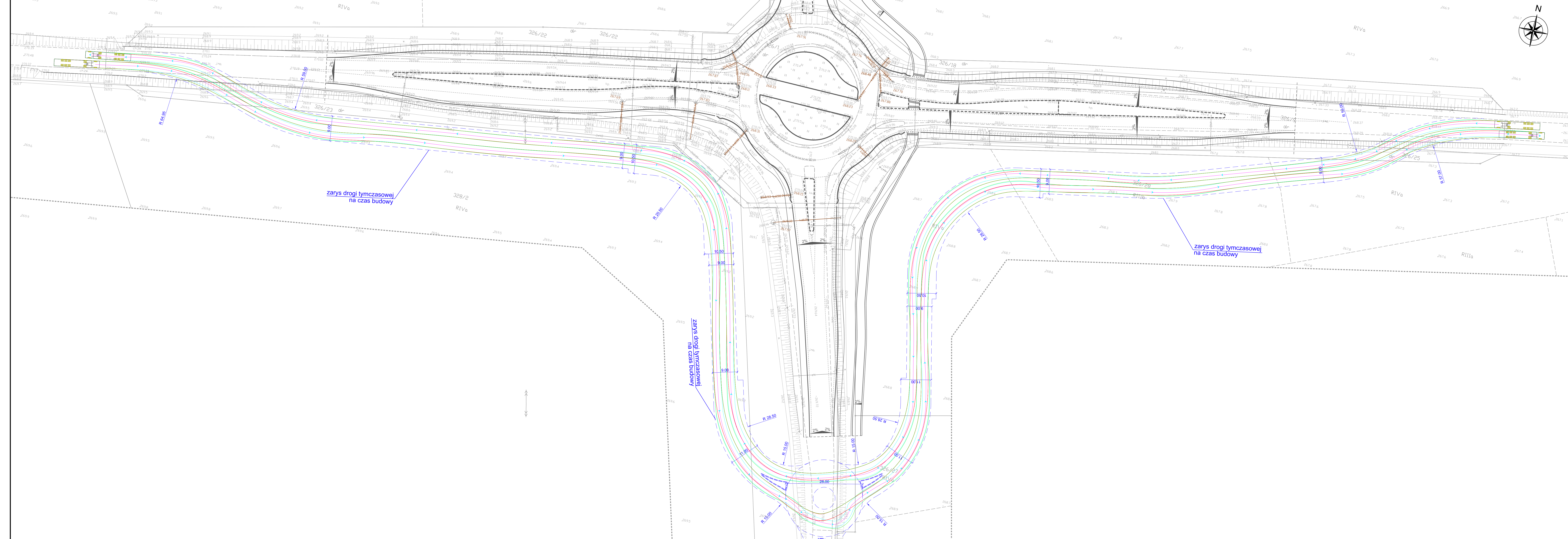


- ciągnik siodłowy z przyczepą [m]

- - linia kół pojazdu oś przednia
- - linia kół pojazdu oś tylna
- - linia obrysu pojazdu
- - oś pojazdu

GDDKiA Oddział we Wrocławiu
Zespół Oceny Projektów Organizacji Ruchu

Inwestor:		Wójt Gminy Dobromierz Plac Wolności 24 58-170 Dobromierz	
Jednostka projektowa:		Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o. ul. Dywizjonu 303 127/77 01 - 470 Warszawa tel.: (+48 22) 295 12 36 fax.: (+48 22) 295 16 10 http://www.bpil.eu mail: biuro@bpil.eu	
Nazwa i adres obiektu budowlanego: Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budową skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki			
Stadium projektu:		Projekt czasowej organizacji ruchu	
Tytuł rysunku:		Przejezdność	
Funkcja:	Imię i nazwisko:	Podpis:	
Projektant	mgr inż. Michał Wasilewski	<i>Michał Wasilewski</i>	
Branża:	Data:	Skala:	Nr rysunku:
inżynieria ruchu	07.2023	1:500	14



LEGENDA

- ciągnik siodłowy z przyczepą [m]
- linia kół pojazdu os przednia
- linia kół pojazdu os tylna
- linia obrysu pojazdu
- os pojazdu

GDDKIA Oddział w Wrocławiu
Zespół Czynny Projektów Organizacji Ruchu

Investor: **Wójt Gminy Dobromierz**
Plac Wolności 24
58-170 Dobromierz

Jednostka projektowa: **BPIŁ**
Biurowo Projektów Inżynierii Lądowej
Biurowo Projektów Inżynierii Lądowej

Nazwa i adres obiektu budowlanego:
Budowa drogi gminnej KDL wraz z rozbudową skrzyżowania z drogą krajową nr 5 oraz budowa skrzyżowania z drogą powiatową nr 2794D w miejscowości Dobromierz, gmina Dobromierz, powiat świdnicki

Stadium projektu: **Projekt czasowej organizacji ruchu**

Tytuł rysunku: **Przejezdność**

Funkcja:	Imię i nazwisko:	Podpis:
Projektant:	mgr inż. Michał Wasilewski	

Brand:	Data:	Skala:	Nr rysunku:
inżynieria ruchu	07.2023	1:500	15