

NAZWA INWESTYCJI	„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1971D na odcinku pomiędzy cmentarzem w miejscowości Tyniec Mały a istniejącym chodnikiem w miejscowości Domasław, gm. Kobierzyce”	
ADRES INWESTYCJI	województwo dolnośląskie, powiat wrocławski, Gmina Kobierzyce	
INWESTOR		ZARZĄD POWIATU WROCŁAWSKIEGO reprezentujący Powiat Wrocławski ul. T. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	 Zbigniew Kowalski ul. A. Vivaldiego 56/3, 52-129 Wrocław	Telefon: 697 917 251 e-mail: biuro@proway.com.pl www.proway.com.pl
STADIUM	RAPORT ZE SPOTKANIA Z MIESZKAŃCAMI	

GŁÓWNY PROJEKTANT / BRANŻA DROGOWA	mgr inż. Zbigniew Kowalski Nr uprawnień 136/DOS/04 specjalność drogowa do projektowania bez ograniczeń	
---	--	--

04 LIPCA 2019

Zawartość

1.	Przedmiot inwestycji.....	3
1.1.	<i>Nazwa inwestycji.....</i>	3
1.2.	<i>Adres inwestycji</i>	3
1.3.	<i>Inwestor</i>	3
1.4.	<i>Jednostka projektowa</i>	3
1.5.	<i>Lokalizacja inwestycji.....</i>	3
1.6.	<i>Ogólna charakterystyka przedmiotu projektu</i>	4
2.	Raport ze spotkania z mieszkańcami	6
2.1.	<i>Przebieg spotkania</i>	6
2.2.	<i>Pytania, uwagi i wnioski mieszkańców</i>	7
2.3.	<i>Pytania, uwagi i wnioski Gminy Kobierzyce</i>	12
2.4.	<i>Pytania, uwagi i wnioski otrzymane drogą elektroniczną.....</i>	12
2.5.	<i>Relacja fotograficzna</i>	17

1. Przedmiot inwestycji

1.1. Nazwa inwestycji

Dokumentacja projektowana obejmuje inwestycję:

„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1971D na odcinku pomiędzy cmentarzem w miejscowości Tyniec Mały a istniejącym chodnikiem w miejscowości Domasław, gm. Kobierzyce”

1.2. Adres inwestycji

Inwestycja jest zlokalizowana w województwie dolnośląskim, w powiecie wrocławskim, w gminie Kobierzyce.

1.3. Inwestor

Powiat Wrocławski

ul. T. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław

1.4. Jednostka projektowa

Wykonawcą dokumentacji projektowej jest firma PROWAY z siedzibą we Wrocławiu 52-129 przy ulicy Antonia Vivaldiego 56/3.

1.5. Lokalizacja inwestycji

Poniżej znajduje się mapka poglądowa z lokalizacją inwestycji.



1.6. Ogólna charakterystyka przedmiotu projektu

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej DP1971D przebiega od miejscowości Tyniec Mały do miejscowości Domasław. Przedmiotowa inwestycja obejmuje wykonanie rozbudowy istniejącej drogi o długości odcinka ok. 1370 m. W ramach inwestycji przewiduje się remont nawierzchni jezdni i chodników, wykonanie zjazdów do posesji, wykonanie nowych chodników i drogi dla rowerów.

W zakresie inwestycji przewidziana jest budowa lub przebudowa następujących elementów:

- Jezdnia
 - Długość przebudowy: ok.1370m
 - Szerokość: 6,0m
 - Nawierzchnia: bitumiczna
- Chodnik
 - Długość budowy: ok. 850 – 1030 m
 - Szerokość: przy jezdni min 2,0 m
odsunięty od jezdni min 1,5 m
 - Nawierzchnia: kostka betonowa
- Ciąg pieszo-rowerowy
 - Długość budowy: ok. 1250m
 - Szerokość: przy jezdni 3,5 m
odsunięty od jezdni 3,0 m
 - Nawierzchnia: bitumiczna
- Zatoki autobusowe – budowa przystanków koło cmentarza
- Elementy uspokojenia ruchu – wyniesione przejścia dla pieszych
- Zjazdy – przebudowa istniejących zjazdów
- Odwodnienie drogi

Zaprojektowano następujące elementy poprawy bezpieczeństwa ruchu:

- Wyniesione przejścia dla pieszych
- Wyniesione powierzchnie skrzyżowań
- Azyle „wyspy” dla pieszych
- Szykany z odgięciem toru jazdy przy wjeździe do miejscowości
- Brak uskoków na ciągu pieszo-rowerowym

Przykładowe rozwiązania:



2. Raport ze spotkania z mieszkańcami

2.1. Przebieg spotkania

Organizowane przez Starostę Powiatu Wrocławskiego spotkanie z mieszkańcami Tyńca Małego i Domasława odbyło się w czwartek, 13 czerwca 2019 roku w świetlicy w Tyńcu Małym, przy ulicy Świdnickiej 6. Spotkanie dotyczyło przedstawienia przez projektantów projektowanych koncepcji przebudowy drogi powiatowej nr 1971D, czyli drogi łączącej Tyniec Mały i Domasław.

Powiat Wrocławski reprezentowany był przez Wicestarostę - Pana Andrzeja Szawana, Dyrektora Wydziału Dróg i Transportu - Panią Joannę Kryszczak oraz Inspektora ds. przygotowania i realizacji - Pana Romana Rywińskiego. Gminę Kobierzyce reprezentował Kierownik Referatu Dróg Transportu i Mienia Komunalnego - Pan Piotr Ligas, a także Sołtys wsi Domasław - Pani Anna Gubernator i Sołtys wsi Tyniec Mały – Pan Janusz Gargała.

Projektant, Zbigniew Kowalski z firmy PROWAY, przedstawił prezentację multimedialną pokazującą planowane zagospodarowanie. Omówił zakres inwestycji, a następnie przedstawił planowane rozwiązania. Projektant opisał jak wyglądać będzie droga po realizacji inwestycji, oraz jakie elementy zostaną zmienione względem stanu istniejącego.

W projekcie duży nacisk kładziony jest na poprawę bezpieczeństwa ruchu i poprawę komfortu użytkowników. Celem projektu jest poprawa warunków ruchu w równym stopniu dla wszystkich użytkowników drogi, zarówno dla kierowców samochodów, rowerzystów i pieszych.

Projektant omówił elementy, jakie zastosowano w projekcie. Przedstawiono i omówiono 3 warianty projektowanego zagospodarowania.

W każdym z nich przewidziana jest przebudowa jezdni na tej samej długości oraz budowa chodników i ciągu pieszo-rowerowego. Projektant przedstawił po kolei projektowane zagospodarowanie, lokalizację zatok autobusowych lub przystanków autobusowych, zatoki postojowej. Omówiono również lokalizację przejść dla pieszych i wskazano, które z przejść i skrzyżowań planuje się wynieść ponad poziom jezdni.

Mieszkańcy mieli możliwość zapoznania się z lokalizacją i formą projektowanych skrzyżowań, przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów, a także zjazdów do nieruchomości.

Po przedstawieniu projektowanych rozwiązań głos przekazany został mieszkańcom, którzy zadawali pytania i zgłaszali wnioski do dokumentacji. Projektant wraz z przedstawicielami Powiatu Wrocławskiego i Gminy Kobierzyce udzielał odpowiedzi na podnoszone kwestie.

Mieszkańcy poruszyli temat potrzeby budowy chodnika przy ulicy Domasławskiej. Liczne opinie uczestników spotkania wskazują na zagrożenie dla pieszych wynikające z braku chodnika w stanie istniejącym. Uczestnicy wskazywali na pilną potrzebę realizacji inwestycji.

Spotkanie odbyło się w przyjaznych stosunkach. Miejsce spotkania zapewnił gospodarz - Sołtys Tyńca Małego. Atmosfera konsultacji budowała pozytywne relacje pomiędzy

mieszkańcami i zarazem użytkownikami dróg, a Inwestorem oraz przedstawicielami biura projektowego. Spotkanie potwierdziło, że bardzo potrzebne i wskazane są tego typu rozmowy z mieszkańcami podczas fazy projektowania.

Na spotkaniu została sporządzona lista obecności wszystkich uczestników oraz notowane były wszelkie uwagi, wnioski oraz elementy, na które mieszkańcy zwracali uwagę. Na ich podstawie sporządzony został niniejszy protokół. Uwagi i wnioski mieszkańców wraz z odpowiedziami przedstawiono w punkcie 2.2.

Po spotkaniu konsultacyjnym dokumentacja projektowa przekazana została Sołtysowi Tyńca Małego - Panu Januszowi Gargale, aby umożliwić wgląd do dokumentacji i zgłaszanie uwag mieszkańcom, którzy nie mogli wziąć udziału w spotkaniu. Dokumentacja w wersji elektronicznej przekazana została również Gminie Kobierzyce, celem opublikowania jej na stronie internetowej.

Na uwagi i wnioski do koncepcji wraz ze wskazaniem wyboru wariantu Projektant oczekiwał do 23.06.2019 r.

2.2. Pytania, uwagi i wnioski mieszkańców

W trakcie prowadzonej dyskusji mieszkańcy obecni na spotkaniu zadali następujące pytania:

1. „Na ulicy Domasławskiej konieczne jest zastosowanie elementów uspokojenia ruchu, które wymusi dostosowanie prędkości pojazdów do obowiązujących przepisów.

Odpowiedź: W projekcie uwzględniono elementy uspokojenia ruchu drogowego takie jak: ustawienie krawężników, wyniesione przejścia dla pieszych, wyniesione skrzyżowania, szlaki na wjeździe do miejscowości.

2. „Czy projekt przewiduje doświetlenie przejść dla pieszych? Wzdłuż drogi poruszają się dzieci szkolne, a takie rozwiązania sprawdzają się w innych miejscowościach”

Odpowiedź: Projekt nie zakładał przebudowy istniejącego oświetlenia ulicznego. W pierwszej kolejności zweryfikowane zostanie czy istniejące oświetlenie zapewni prawidłowe oświetlenie projektowanych przejść dla pieszych.

3. „W jaki sposób oddzielony zostanie ciąg pieszo-rowerowy od jezdni?”

Odpowiedź: Na przeważającej długości projektowany ciąg pieszo-rowerowy odsunięty zostanie od jezdni. Jezdnia ograniczona zostanie krawężnikiem, a ciąg obrzeżami. Pomiędzy krawężnikiem a obrzeżem planowane są nasadzenia niskiej roślinności płożącej. Na krótkich odcinkach, ze względu na wymuszenia istniejącego zagospodarowania terenu, ciąg prowadzony jest bezpośrednio przy krawężniku. W takich przypadkach jego szerokość zwiększana jest do 3,5m.

4. „W jaki sposób będą wykonane zjazdy koło wiaduktu w ciągu drogi S-8? W stanie istniejących brakuje na nich widoczności”

Odpowiedź: Zjazdy zaprojektowano w zbliżonej lokalizacji do miejsc, w których znajdują się obecnie. W ramach przebudowy drogi powiatowej wprowadzono korektę geometrii drogi, aby wyłagodzić łuki i poprawić widoczność. Poprawa geometrii łuków szczególnie będzie widoczna na łukach od strony Domasławia. W ramach będącego również zadaniem Projektanta wykonania projektu dla przedmiotowej inwestycji, zostaną podjęte działania w celu poprawienia widoczności na skrzyżowaniach i wyjazdach z posesji.

5. „Dlaczego ciąg pieszo-rowerowy zaprojektowano po lewej stronie drogi? Po prawej stronie jest mniej zabudowań”

Odpowiedź: Rozważana była koncepcja lokalizacji ciągu pieszo-rowerowego po prawej stronie drogi, jednak o jego lokalizacji zdecydowało istniejące ukształtowanie terenu a także istniejące oświetlenie uliczne. Teren i zabudowania po prawej stronie drogi położone są niżej niż te po lewej stronie. Budując krawężnik i ciąg pochylony w kierunku drogi o szerokości co najmniej 3,0m dodatkowo podnosimy zagospodarowanie względem terenu. W takim przypadku mogłaby zaistnieć konieczność zastosowania wysokich murów oporowych lub dodatkowych wykupów działek. Z uwagi na niekorzystne warunki układu wysokościowego drogi zdecydowano się na poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego po lewej stronie drogi.

6. „Jaka będzie szerokość drogi? Czy pozwoli na wyminięcie się 2 pojazdów?”

Odpowiedź: Projektowana szerokość drogi wynosić będzie 6,0m, co jest zgodne z przepisami w zakresie dróg klasy Z. Dla drogi o takiej szerokości nie ma problemu z wyminięciem się dwóch pojazdów. Istniejąca droga ma szerokość ok. 5,0-5,5m. Zastosowane w projekcie parametry łuków poziomych spełniają wymagania warunków przejezdności.

7. „Czy zostanie doświetlony wiadukt w ciągu drogi S-8? Na tym odcinku brakuje oświetlenia”

Odpowiedź: Przedmiotowa inwestycja nie zakładała przebudowy istniejącego oświetlenia ulicznego.

8. „Czy na łukach drogi przewidziano poszerzenia? W stanie istniejącym często dochodzi do sytuacji ścinania łuku przez kierowców jadących z naprzeciwka, przez co trzeba zjeżdżać na pobocze.”

Odpowiedź: Stosowanie poszerzeń na łukach regulowane jest przepisami. Geometria drogi po przebudowie została zaprojektowana w taki sposób, aby na długości opracowania nie występowały łuki poziome, dla których należy zastosować poszerzenie. Poprawa geometrii drogi poprzez zastosowanie łuków poziomych o większych promieniach niż w stanie istniejącym oraz poprzez zastosowanie krzywych przejściowych wpłynie korzystnie na warunki ruchu, zjawisko notorycznej sytuacji

ścinania łuku przez kierujących z naprzeciwka nie powinno mieć miejsca na przedmiotowej drodze po przebudowie. Jednocześnie informujemy, że droga zostanie poszerzona z istniejących 5,0-5,5m do szerokości 6,0m. Na odcinku poza terenem zabudowanym droga z jednej strony zostanie ograniczona krawężnikiem, natomiast z drugiej strony zaprojektowano pobocze z kruszywa.

9. „Czy poszerzona zostanie droga pod wiaduktem w ciągu drogi S-8? Jest tam słaba widoczność i często jest ryzyko kolizji.”

Odpowiedź: Szerokość jezdni pod wiaduktem poszerzona zostanie do 6,0m. Obecnie szerokość ta wynosi 5,0-5,3m. Jednocześnie wprowadzona zostanie korekta geometrii drogi, tzn. wyłagodzony zostanie łuk poziomy oraz wprowadzone zostaną krzywe przejściowe. Są to odcinki łączące odcinek prosty z łukiem, które pozwalają na łagodny wjazd na łuk i ograniczają efekt „wyrzucania”. Jednocześnie lokalizacja krawężnika po jednej stronie drogi ma na celu wymuszenie na kierowcach ograniczenie prędkości i większą ostrożność. Poprawa geometrii drogi wpłynie korzystnie na widoczność w miejscu wiaduktu pod drogą ekspresową S-8.

10. „Czy jest możliwość etapowania budowy i wykonania chodnika przy ulicy Domaśławskiej możliwie jak najszybciej? Poruszanie się poboczem jest niebezpieczne, szczególnie dla dzieci.”

Odpowiedź: Etapowanie robót w tym zakresie powoduje wiele robót traconych, które przy dalszych etapach budowy ponownie trzeba będzie przebudować. Budowa chodnika, a co za tym idzie ustawienie krawężnika, powiązana jest z koniecznością przebudowy odwodnienia. Kłopotliwe jest również ustalenie rzędnej chodnika tak, aby można było dobudować do istniejącego chodnika projektowaną nawierzchnię jezdni. Gdy obniżona lub podniesiona zostanie nawierzchnia jezdni to chodnik, zjazdy i odwodnienie wybudowane w pierwszym etapie będzie trzeba w całości lub w części przebudować.

11. „Prosimy o wprowadzanie elementów uspokojenia ruchu jeszcze przed realizacją inwestycji. W chwili obecnej kierowcy nie respektują ograniczenia prędkości na drodze, co powoduje znaczny hałas. Prosimy o wyznaczenie przejść dla pieszych”

Odpowiedź: Uwaga przekazana została do zarządcy drogi - Powiatu Wrocławskiego.

12. „Wzdłuż drogi znajdują się zmeliorowane pola uprawne. System drenaży połączony jest z odwodnieniem drogi. W jaki sposób w projekcie przewidziano odwodnienie drogi? Czy i w jaki sposób uwzględniono istniejące odwodnienie? Czy projektant przewiduje likwidację istniejących elementów odwodnienia?”

Odpowiedź: Odwodnienie drogi na odcinku w terenie zabudowanym, w miejscach gdzie po obu stronach drogi znajduje się chodnik lub ciąg pieszo-rowerowy, realizowane będzie poprzez zarurowane drenokolektorem. Drenokolektor wykonany będzie z rury perforowanej w obsypce żwirowej. Jego średnica dobrana zostanie na podstawie

obliczeń. Rozwiązanie takie pozwoli jednoczenie na odebranie wody opadowej z wpustów na jezdni oraz przejęcie wody z istniejących drenaży. Odnalezione w trakcie prac drenaże z pól połączone zostaną z projektowanym drenokolektorem.

13. „Ulicą Pszenną poruszają się maszyny rolnicze. Prosimy o uwzględnienie szerokości drogi i łuków umożliwiających im wjazd na ulicę Domaśłowską.”

Odpowiedź: Zmieniono geometrię wlotu ul. Pszennej w celu zapewnienia przejezdności dla maszyn rolniczych.

14. „Jaką roślinność planuje się nasadzić pomiędzy jezdnią a ciągiem pieszo-rowerowym? Czy będzie odporna na mróz i sól drogową?”

Odpowiedź: W projekcie przewidziana będzie roślinność odporna na warunki panujące przy drogach.

15. „Prosimy o uwzględnienie w projekcie zabezpieczenia geowłókniną pod roślinność płożącą, aby ograniczyć wyrastanie samosiewów i konieczność jej pielęgnacji”

Odpowiedź: W projekcie uwzględnione zostanie zabezpieczenie zieleni.

16. „Proszę o uwzględnienie nowo wybudowanego zjazdu działki 68/1.”

Odpowiedź: Zjazd zostanie wprowadzony.

17. „Proszę o poszerzenie zjazdu do działki 448/3 ze względu na użytkowanie przez dostawcze. Proszę o uwzględnienie dojścia do kosza na śmieci w narożniku działki.”

Odpowiedź: Zjazd zostanie poszerzony.

18. „Proszę o uwzględnienie zastosowania wyniesionego przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Domaśłowskiej i Sosnowej.”

Odpowiedź: W odległości ok. 60 m od przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu ulicy Domaśłowskiej z ul. Sosnową znajduje się wyniesione przejście dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Kresową. Ze względu na bliskość obu przejść, pozostawiono wyniesienie jedynie na przejściu z ul. Kresową.

19. „Proszę o zmianę lokalizacji zatoki autobusowej na długości działki nr 67/6. Projektowana lokalizacja zatoki znacznie ograniczy możliwość zagospodarowania działki, uniemożliwi jej podział. ”

Odpowiedź: Zaproponowana lokalizacja zatoki autobusowej wynika z ograniczeń terenowych w postaci zjazdów oraz skrzyżowań na wcześniejszym odcinku, które uniemożliwiają lokalizację zatoki na odcinku wcześniejszym.

Mając na uwadze powyższy wniosek zaprojektowano zjazd do działki 67/6 przed zatoką autobusową.

20. „W jaki sposób planowane jest dowiązania do terenu pomiędzy chodnikiem lub ciągiem pieszo-rowerowym a ogrodzeniem? ”

Odpowiedź: Dowiązanie do terenu wykonane będzie do granicy działki pasa drogowego, lub do ogrodzenia. Powierzchnia zostanie zahumusowana i obsiana trawą.

21. „W jaki sposób wykonana zostanie nawierzchnia drogi? Obecnie droga miejsca jest dużo wyżej niż przylegającego działki. Wykonanie nakładki, dobudowa krawężników i chodników spowoduje dodatkowe podniesienie terenu na granicy pasa drogowego o kilkadziesiąt centymetrów. Jak w takiej sytuacji będą wyglądać zjazdy?”

Odpowiedź: Opracowanie wysokościowe wykonane zostanie po wyborze wariantu i zatwierdzeniu projektu zagospodarowania terenu. Profil drogi zostanie dostosowany do przyległego terenu. Pochylenie na zjazdach zostanie wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Sposób przebudowy nawierzchni będzie rozwiązaniem uwzględniającym ekonomię rozwiązania i zapewnienie funkcjonalności i zgodności z przepisami.

22. „Czy przewidywana jest przebudowa wszystkich istniejących zjazdów?”

Odpowiedź: Tak. Planowana jest przebudowa wszystkich istniejących zjazdów wzdłuż projektowanej drogi.

23. „Czy jeżeli zjazd wykonany jest z kostki kamiennej zostanie odtworzony zjazd z kostki kamiennej czy z kostki betonowej?”

Odpowiedź: W celu ujednolicenia wizualnego drogi wszystkie zjazdy indywidualne do zabudowań wykonane zostaną z jednakowej kostki betonowej. W miejscach przecięcia zjazdów z ciągiem pieszo-rowerowym będzie zachowywana ciągłość nawierzchni bitumicznej ciągu pieszo-rowerowego.

24. „Kiedy możliwe jest wybudowanie drogi?”

Odpowiedź: Termin realizacji inwestycji uzależniony jest od zapewnienia finansowania dla inwestycji.

25. „Ulicą Domasławską poruszają się pojazdy rolnicze. Proszę o uwzględnienie tego przy wysokości krawężników i szerokości jezdni przy wysepkach”.

Odpowiedź: Szerokość pasa ruchu pomiędzy krawężnikami będzie wynosiła minimum 3,5 m, co umożliwi przejazd.

2.3. Pytania, uwagi i wnioski Gminy Kobierzyce

W trakcie prowadzonej dyskusji przedstawiciel Gminy Kobierzyce zadał następujące pytania:

1. „Zjazdy na drogi poprzeczne trzeba wykonać dla docelowego zagospodarowania tych dróg, zgodnego z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego.”

Odpowiedź: Rozwiązanie zostanie uwzględnione w projekcie.

2. „Zjazd z ciągu pieszo-rowerowego w Tyńcu Małym proponujemy wykonać w taki sam sposób jak w Domasławie.”

Odpowiedź: Rozwiązanie zostanie uwzględnione w projekcie.

3. „Czy sposób przebudowy konstrukcji jezdni jest już ustalony? Obniżenie profilu drogi poprzez pełną przebudowę konstrukcji spowoduje znaczny wzrost kosztów inwestycji. Prosimy o zweryfikowanie możliwości wykonania wzmocnienia istniejącej nawierzchni, szczególnie poza terenem zabudowanym.”

Odpowiedź: Sposób przebudowy nawierzchni jest w trakcie opracowania. Przedstawione warianty projektu zagospodarowania terenu należy traktować jako koncepcje, a rozwiązania wysokościowe opracowane zostaną po wyborze wariantu i zatwierdzeniu projektu zagospodarowania, co nastąpi po uwzględnieniu uwag z konsultacji.

W projekcie uwzględniona zostanie racjonalizacja kosztów z jednoczesnym zapewnieniem wymaganych przepisami warunków użytkowania.

2.4. Pytania, uwagi i wnioski otrzymane drogą elektroniczną

1. „Jesteśmy właścicielami domu przy ulicy Domasławskiej. Dla nas najbardziej odpowiednim i przeciwdziałającym piratom drogowym wariantem modernizacji drogi jest wariant pierwotny, trzeci. Proponujemy dodatkowo szyny na wysokości cmentarza, aby uniknąć nagłego wyhamowywania, bądź przyspieszania pojazdów i związanego z tym obciążenia hałasem i zanieczyszczeniem.”

Odpowiedź: Za cmentarzem przewidziano element uspokojenia ruchu w postaci wyniesionego przejścia dla pieszych.

2. „Przesyłam projekt zjazdu do posesji nr 67/5. Na Państwa mapie go nie było, ponieważ pozwolenie jest z kwietnia. Proszę o uwzględnienie”

Odpowiedź: Zjazd zostanie uwzględniony.

3. „Po zapoznaniu się z wariantami rozbudowy drogi powiatowej nr 1971D informujemy, że nie akceptujemy i nie wyrażamy zgody na wariant 1 i 2 dotyczący usytuowania zatoczki autobusowej wzdłuż naszej działki 67/6 Tyńiec Mały. Grunt w MPZP jest z przeznaczeniem na zabudowę jednorodzinną. Jesteśmy w trakcie jego podziału na dwie działki z uwzględnieniem terenu pod transformator oraz

poszerzenie drogi wewnętrznej na rzecz właścicieli działek 57 i 59. Przedstawione wyżej warianty kolidują z przyszłymi projektami zjazdów do wydzielanych działek. Jednocześnie proszę uwzględnić takich zjazdów przy projektowaniu rozbudowy drogi 1971 D."

Odpowiedź: Zaproponowana lokalizacja zatoki autobusowej wynika z ograniczeń terenowych w postaci zjazdów oraz skrzyżowań na wcześniejszym odcinku, które uniemożliwiają lokalizację zatoki na odcinku wcześniejszym.

Mając na uwadze powyższy wniosek zaprojektowano zjazd do działki 67/6 przed zatoką autobusową.

4. „Jestem posiadaczem działki 363/3 mam dwa pytania:

1 - Jak będzie odprowadzana woda deszczowa z mojej działki? Obecnie woda deszczowa kierowana jest do rowu. Z dużego obszaru pól woda deszczowa spływa przez moją działkę prosto do rowu.

Jeżeli to będzie kanał burzowy (betonowe kręgi) to czy będzie miejsca przeznaczone na odprowadzanie tej wody, który spływa przez moją działkę?

Odpowiedź: Na długości działki 363/3 zostanie wykonany drenokolektor w miejscu istniejącego rowu drogowego. Rezygnacja z rowu jest wymuszona projektowanym po lewej stronie drogi ciągiem pieszo-rowerowym i brakiem miejsca w pasie drogowym na wykonanie rowu za ciągiem pieszo-rowerowym. Zadaniem drenokolektora będzie zebranie wody opadowej z jezdni poprzez wpusty deszczowe i przykanaliki a także jego zadaniem będzie zapewnienie prawidłowej gospodarki wodnej.

2 - Czy projektowane wyniesienie nawierzchni na skrzyżowaniu ulic Domasławska i Pszenna jest konieczne ? Jeżeli ma ono spowolnić ruch to sugerował bym zrobić na początku terenu zabudowanego.

Przed jeziorciem będzie lepsze miejsce, gdyż z całą pewnością teren zostanie zabudowany bliżej Domasławia i jeżeli wyniesienie jedni przyda się na początku wioski a nie 1km dalej. Zwracając uwagę na szybko rozbudowę wioski, które ma miejsce od kilku lat, Tyniec z tej strony za trzy lata zostanie zabudowany w całości około 1km od tego skrzyżowania w stronę Domasławia.

Koszt wyniesienia będzie mniejszy gdy ono powstanie tylko w części jezdni na początku terenu zabudowanego a nie 1km dalej na całym skrzyżowaniu. Spełni swoje zadanie jako spowolnienie ruchu. Obecnie jadąc od strony Domasławia auta zwalniają realnie koło cmentarza. Tak samo rozpędzają się za cmentarzem jadąc w stronę Domasławia.

Gdy wyniesienie będzie na początku wioski naprzeciwko jeziora, ograniczy to prędkość na całej długości terenu zabudowanego jak także przy jeziorze gdzie w przyszłości na postać teren rekreacyjny.

Dlatego zwracam się z prośbą o przeniesienie wyniesienia na jedni w projekcie na skrzyżowaniu ulic Domasławskiej i Pszennej do miejsca początku "Terenu Zabudowanego" , czyli około 1km w stronę Domasławia. Obniży koszty

budowy wyniesienia i spełni swoje zadanie. „

Odpowiedź: Projektowane wyniesienie skrzyżowania ul. Domaśławskiej z ul. Pszenną ma dwa zadania. Pierwsze zadanie to tak jak Pan zauważył - wyniesienie będzie pełniło funkcję spowolnienia ruchu. Drugim zadaniem jest płynne przejście niweletą projektowanego wzdłuż drogi powiatowej ciągu pieszo-rowerowego przez jezdnię ul. Pszennej. Wyniesienie obszaru skrzyżowania pozwoli na komfortowe i bezpieczne dla rowerzystów pokonanie skrzyżowania bez charakterystycznego efektu „zjeżdżania roweru” z ciągu rowerowego do poziomu jezdni przed przejazdem rowerowym i później „podbijania roweru” z powrotem do poziomu ciągu pieszo-rowerowego. Rozwiązanie wyniesienia całego skrzyżowania w takich przypadkach jest zgodne ze „Standardami projektowymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej województwa Dolnośląskiego”, które zostały uchwalone przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego.

Informuję również, że wyniesienie nawierzchni nie wpłynie istotnie na koszty całej realizacji przedsięwzięcia. Przy tak dużej powierzchni wyniesienia jezdni układ warstw konstrukcyjnych jezdni będzie wyniesiony w całości, konstrukcja nawierzchni jezdni w miejscu wyniesienia technologicznie nie musi być grubsza niż konstrukcja na odcinku bez wyniesienia.

Uwzględnimy w projekcie zastosowanie wyniesienia nawierzchni jezdni także w miejscu na początku obszaru zabudowanego, z uwagi na opisany przez Pana fakt szybkiej rozbudowy wioski, oraz lokalizacji istniejącego zbiornika wodnego, jako potencjalny teren rekreacyjny.

5. „Proszę o nie przeprojektowywanie i tym samym o nie przebudowę wjazdu na nieruchomość nr dz. 71/2 z ulicy Kresowej, obecny wjazd i chodnik wzdłuż nieruchomości jest wykonany z kostki granitowej architektonicznie spójną z zagospodarowaniem terenu nieruchomości (dodatkowe niepotrzebne koszty wykonawcze)”

Odpowiedź: Konieczność przebudowy zjazdu do działki nr 71/2 będzie wynikała z konieczności dostosowania wysokościowego wlotu ulicy Kresowej do ul. Domaśławskiej. Szczegółowa analiza wysokościowa wykonana na późniejszym etapie projektowym wykaże długość koniecznej przebudowy nawierzchni ul. Kresowej, a także przylegającego do niej chodnika, w celu dostosowania parametrów skrzyżowania do przepisów.

Możliwość pozostawienia zjazdu w niezmienionej formie zostanie przeanalizowana podczas dalszych prac projektowych.

6. „Wnoszę o wyniesienie wszystkich przejść, jak i skrzyżowań w celu wymuszenia zmniejszenia prędkości aut jadących ulicą Domaśławską, obecnie samochody poruszają się z prędkością nawet powyżej 150 km/h stanowiąc poważne zagrożenie dla pozostałych użytkowników drogi zwłaszcza dzieci”

Odpowiedź: W ramach realizacji inwestycji zastosowany zostanie szereg elementów uspokojenia ruchu, w tym również wyniesienia nawierzchni. Przejścia dla pieszych zostały wyniesione.

7. „Wnoszę o zastosowanie dwóch linii inteligentnych progów zwalniających (rozwiązanie to sukcesem wykorzystywane w krajach Europy Zachodniej wymuszało by użytkowników drogi do przestrzegania przepisów i jednocześnie zapewnia bezszelestny przejazd aut jadących przepisowo, zastosowanie tego rozwiązania mogłoby służyć jako modelowe rozwiązanie dla innych inwestycji w całym kraju)”

Odpowiedź: Inteligentne progi zwalniające są niezwykle ciekawą nowinką techniczną, lecz na pewno drogą i problematyczną w utrzymaniu, zwłaszcza w warunkach zimowych. Z pewnością ciekawym pomysłem jest wykonanie odcinka testowego na drogach w Polsce dla takiego rozwiązania. Biorąc pod uwagę jednak koszty i obsługę, jest to dość kłopotliwe dla Zarządcy Drogi. Zastosowanie takiego rozwiązania musiałoby być stale monitorowane i musiałoby być zorganizowane w porozumieniu z ośrodkiem naukowym, np. z Politechniką Wrocławską, w celu wykonania badań dla modelowego rozwiązania dla innych inwestycji w kraju. Kwestią dyskusyjną jest również strona prawna zastosowania takiego rozwiązania. Decyzję o zastosowaniu takiego rozwiązania przekazujemy Powiatowi Wrocławskiemu.

Informujemy, że zaprojektowane w ramach inwestycji wyniesienia nawierzchni na całej szerokości jezdni w obrębie przejść dla pieszych lub całego skrzyżowania, są również mało znane na polskich drogach, a bardzo szeroko stosowane na drogach Zachodniej Europy. Projektowane przez nas wyniesienia będą miały najazdy o geometrii sinusoidalnej. Geometria takiego najazdu pozwala na ograniczenie występowania zjawiska dudnienia kół przez pojazd przejeżdżający przez tradycyjny próg zwalniający, oraz zapewnia płynność ruchu dla pojazdów poruszających się z dopuszczalną prędkością, jednocześnie wymuszając ograniczenie prędkości na kierowcach nie stosujących się do ograniczeń prędkości.

8. „Proszę o przesłanie przekroju projektowanej drogi wraz z rzędnymi na wysokości ul. Kresowej”

Odpowiedź: Na obecnym etapie tworzenia dokumentacji projektowej nie jest to możliwe. Układ wysokościowy drogi zostanie przeanalizowany i zaprojektowany po wyborze wariantu.

9. „Proszę o informację w jaki sposób zostaną wykonane wzmocnienia chodników prawej strony jadąc od centrum Tyńca (czy zostaną zastosowane palisady, czy wyskarpowania)”

Odpowiedź: Zasadą będzie stosowanie skarp o pochyleniu 1:1,5 za chodnikiem. W przypadku zbyt dużej różnicy wysokościowej, niemożliwej do pokonania w innym sposób, zaprojektowane zostaną wzmocnione skarpy o większym pochyleniu, bądź innej rozwiązania takie jak obrzeża typu L, palisady lub ścianki oporowe.

10. „Obawiam się, że wysepki (azyle) zastosowane warianty II i III będą mało funkcjonalne dla kombajnów i traktorów należących do rolników zamieszkujących gminę i zostaną zniszczone.”

Odpowiedź: Szerokość jezdni pomiędzy wyniesionymi krawężnikami będzie wynosiła minimum 3,5 m, co zapewni możliwość przejazdu kombajnów i innych pojazdów rolniczych dopuszczonych do ruchu po drogach publicznych.

11. „W tym momencie na ulicy Domasławskiej od strony północnej woda odprowadzana jest do rowu biegnącego wzdłuż drogi. W związku z planem rozbudowy drogi powiatowej nr 1971D wnoszę o wyjaśnienie w jaki sposób zostanie rozwiązana sprawa drenaży pól.”

Odpowiedź: Odwodnienie drogi na odcinku w terenie zabudowanym, w miejscach gdzie po obu stronach drogi znajduje się chodnik lub ciąg pieszo-rowerowy, realizowane będzie poprzez zarzurowane drenokolektorem. Drenokolektor wykonany będzie z rury perforowanej w obsypce żwirowej. Jego średnica dobrana zostanie na podstawie obliczeń. Rozwiązanie takie pozwoli jednocześnie na odebranie wody opadowej z wpustów na jezdni oraz przejęcie wody z istniejących drenaży. Odnalezione w trakcie prac drenaże z pól połączone zostaną z projektowanym drenokolektorem.

12. Czy istnieje możliwość, aby chodnik znajdujący się po południowej stronie drogi był oddzielony pasmem zieleni od drogi, tak jak ciąg pieszo-jezdny po stronie północnej. Nawet 1m lub 0,5m pasa zieleni spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa osób korzystających z tego chodnika.

Odpowiedź: Z uwagi na ukształtowanie wysokościowe drogi i terenów przyległych zaprojektowano chodnik przylegający do jezdni drogi powiatowej.

2.5. Relacja fotograficzna



Raport został opracowany przez jednostkę projektową:



Zbigniew Kowalski

ul. A. Vivaldiego 56/3
52-129 Wrocław