



ZAKŁAD BUDOWLANY „KLIER”
55-003 Chrzastawa Mała ul.. Świerkowa 3
Tel. 071/71-64-072
Tel. kom. +48 602 10 36 27

Umowa nr TXU/EEDT/162/147/2017

PROJEKT WYKONAWCZY

ZADANIE: - Opracowanie dokumentacji projektowej wymiany rozjazdu tramwajowego i skrzyżowania tramwajowego na skrzyżowaniu ul. Ruskiej i K. Wielkiego we Wrocławiu

OBIEKT: Torowisko tramwajowe

ADRES: - Wrocław, ul. Kazimierza Wielkiego

BRANŻA: - Drogowa, torowa.

INWESTOR: - Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu
ul. Długa 49, 53-633 Wrocław.

PROJEKTANT:	inż. Jerzy Klier	147/DOŚ/06- koleje 71/DOŚ/06 – drogi	
--------------------	------------------	---	--

Wrocław 31.05.2017r.

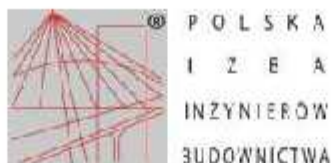
ZESPÓŁ AUTORSKI

Na podstawie art. 20 ust.4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r – Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. 2016.290 z późniejszymi zmianami), oświadczamy, że projekt wykonawczy:

Opracowanie dokumentacji projektowej wymiany rozjazdu tramwajowego i skrzyżowania tramwajowego na skrzyżowaniu ul. Ruskiej i K. Wielkiego we Wrocławiu

Został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej

Imię i Nazwisko	Stanowisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
ROBOTY TOROWE				
inż. Jerzy Klier	Projektant	Tory/drogi	147/71/DOŚ/06	



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-19Z-MVE-6KS *

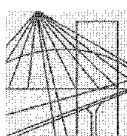
Pan Jerzy Leopold Klier o numerze ewidencyjnym DOŚ/BD/0818/03
adres zamieszkania ul. Przemyska 16a, 54-030 Wrocław
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2017-04-01 do 2018-03-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-03-07 roku przez:

Rainer Bulla, Zastępca Przewodniczącego Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 3 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA
OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK.7131-132/2006/06

Wrocław, 14 czerwca 2006 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*Dz.U. z 2001r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.*), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*Dz.U. z 2003r. Nr 207, poz. 2016, z późn. zm.*) oraz § 28 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz.U. Nr 83, poz. 578*) i § 12 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz.U. Nr 96, poz. 817*), w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (*Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.*)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna DOIIB

n a d a j e

Panu

Jerzy Leopold Klier

inżynier budownictwa

urodzony dnia 12 maja 1948 r. w Łodzi

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny 71/DOŚ/06

**w specjalności drogowej
do projektowania bez ograniczeń**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pan Jerzy Leopold Klier posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwołanie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej DOIIB we Wrocławiu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Skład orzekający OKK

Otrzymują:

1. Pan Jerzy Leopold Klier
Ul. Przemyska 16a
54-030 Wrocław
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a



1. mgr inż. Bronisław Wosiek
2. prof. dr inż. Kazimierz Czapliński
3. mgr inż. Małgorzata Janiaczyk

Pan Jerzy Leopold Klier jest uprawniony:

W specjalności **drogowej** - na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w związku z § 3 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - do:

1) projektowania obiektów budowlanych takich jak:

a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;

b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust,

2) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,

3) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

bez ograniczeń w zakresie w/w specjalności.

Na podstawie § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności drogowej.

Skład orzekający OKK

1. mgr inż. Bronisław Wosiek

2. prof. dr inż. Kazimierz Czapliński

3. mgr inż. Małgorzata Janiaczyk

**OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU
WYMIANY ROZJAZDU TRAMWAJOWEGO I SKRZYŻOWANIA TRAMWAJOWEGO NA
SKRZYŻOWANIU UL. RUSKIEJ I K. WIELKIEGO WE WROCŁAWIU**

SPIS ZAWARTOŚCI DOKUMENTACJI

1. STRONA TYTUŁOWA.....	1
2. OŚWIADCZENI ZESPOŁU PROJEKTOWEGO, IZBA I UPRAWNIENIA PROJEKTANTA	2
3. CZĘŚĆ OPISOWA.....	7
3.1. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA.....	7
3.2. PODSTAWY OPRACOWANIA	7
3.3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	7
3.3. STAN PROJEKTOWANY	9
3.3.1. UKŁAD TORÓW W PLANIE	9
3.3.2. UKŁAD TORÓW W PROFILU	9
3.3.3. PRZEKROJE POPRZECZNE	9
3.3.4. PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE.....	9
3.3.5. ODWODNIENIE TOROWISKA.....	11
3.3.6. ROBOTY ZIEMNE I ROZBIÓRKOWE	11
3.3.8. UZBROJENIE PODZIEMNE.	11
3.3.9. ZASTĘPCZA ORGANIZACJA RUCHU.	11
3.3.10. UWAGI KOŃCOWE.	11
4. UZGODNIENIA.....	12
4. RYSUNKI	
RYS. NR T-1 – PLAN SYTUACYJNY UKŁADU TOROWEGO 1:500	
RYS. NR T-2 – PROFILE TORU NR 1, 2, 3	
RYS. NR T-3 – PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE	
RYS. NR T-4 – SZCZEGÓŁ KONSTRUKCYJNE – ZAMOCOWANIA SZYN	
RYS. NR T-5 – SZCZEGÓŁ KONSTRUKCYJNY – KRZYŻOWNICY	
RYS. NR T-6 – SZCZEGÓŁ KONSTRUKCYJNY – STYK PRZEJŚCIOWY	
RYS. NR T-7 – PLAN WYTYCZENIA	
RYS. NR T-8 – SPECYFIKACJA ROZJAZDU I SKRZYŻOWANIA	

3. CZĘŚĆ OPISOWA

3.1. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt wymiany rozjazdu tramwajowego i skrzyżowania tramwajowego na skrzyżowaniu ul. Ruskiej i K. Wielkiego we Wrocławiu. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Miasta Wrocław, woj. Dolnośląskie.

Usytuowanie obiektu na rys.1.



Rys. 1. Lokalizacja obiektu w planie

Celem modernizacji układu torowego jest wymiana zużytych szyn w rozjeździe i skrzyżowaniu tramwajowego

3.2. Podstawy opracowania

- Umowa zawarta nr TXU/EEDT/162/147/2017
- Aktualna mapa w skali 1:500 – działki nr 65/2 Dr; 19/2 Dr; obręb Stare Miasto
- Obowiązujące przepisy "Prawa Budowlanego", normatywy i warunki techniczne
- Ustawa z dnia 10.07.1997 r. Prawo ochrony środowiska (dz.U. z 2001 r. Nr 62 poz. 627 z późniejszymi zmianami);
- Wizja w terenie.

3.3. Opis stanu istniejącego

Torowisko tramwajowe na terenie objętym niniejszym opracowaniem jest torowiskiem wydzielonym zabudowanym nawierzchnią asfaltową. Konstrukcja torowiska w technologii bezpodsypkowej na podbudowie betonowej mocowana na płytkach żebrowych i podlewie ciągłym. Zarówno zabudowa torowiska jak i tory znajdują się w stanie bardzo zniszczonym, jak to pokazano w załączonych poniżej zdjęciach.



3.3. Stan projektowany

Zgodnie z warunkami Zamawiającego określonymi w SIWZ należy wymienić rozjazd zjazdowy z kierunku ul. Ruskiej na kierunku ul. Świdnickiej oraz skrzyżowanie z torem z kierunku ul. Nowy Świat na ul. Krupniczą. Należy również odtworzyć zabudowę torowiska nawierzchnią asfaltową.

Zaprojektowano zabudowę torowiska nawierzchnią z asfaltu twardolanego gr. 5cm na podbudowie betonowej.

3.3.1. Układ torów w planie

Układ torów w planie nie ulega zmianie poza niewielkimi nasunięciami wynikającymi z deformacji użytkowej nawierzchni stalowej.

3.3.2. Układ torów w profilu

Nie zmienia się istniejącej niwelety torów poza niewielkimi korektami wynikającymi z deformacji użytkowej nawierzchni stalowej.

3.3.3. Przekroje poprzeczne

Torowisko w przekroju poprzecznym pokazano na rysunku T-3 „Przekroje Konstrukcyjne”.

3.3.4. Przekroje konstrukcyjne

3.3.4.1. Konstrukcja torowiska

Konstrukcja torowiska ulega wymianie na nawierzchnię z szyn 60R2 w technologii bezpodsypekowej z wykorzystaniem istniejącej podbudowy betonowej.

- Szyna 60R2
- Podlew ciągly z żywicy poliuretanowych
- Mocowanie szyn do podbudowy przy pomocy kotew wklejanych w podbudowę betonową i łapek Łp3
- Istniejąca podbudowa betonowa

3.3.4.2. Nawierzchnia stalowa torów

Nawierzchnia stalowa torów

Konstrukcje torów przewidziano zasadniczo z szyn 60R2 ze stali R260 wg PN EN 14811.

W rozjazdach bloki krzyżownic przewidziano z nakładkami ze stali twardej gatunku S800 obrobione cieplnie do twardości 400HB (min 380HB). Końcówki krzyżownic oraz kierownice przewidziano z profili 76C1 (VK Ri 60) (ze stali gatunku S800) z powierzchnią toczną obrobioną cieplnie do twardości min. 360 HB. W krzyżownicach w jezdni między tory odchodzące od bloku pod ostrym kątem winny być wspawane w poziomie główki szyny blachy zapewniające minimalną szerokość nawierzchni betonowej w klinie 20cm. Przewidziano głębokość rowków krzyżownic 12 mm, a przejście do rowka normalnego za pomocą rampy przechyłowej o pochyleniu 1:100.

W rozjazdach przewidziano typowe zwrotnice o długości 5.300 m z wymiennymi sprężystymi iglicami o wysokości 116 mm przystosowanymi do napędu. Mechanizmy nastawcze w zwrotnicy zjazdowej muszą być wyposażone w tłumiki hydrauliczne. Przewidziano podłączenie ogrzewania zwrotnicy do istniejącej instalacji. W zależności od zastosowanego napędu zwrotnicy należy wykonać odpowiednie otwory w płycie torowej (jeżeli jest to konieczne). Odwodnienie skrzynki napędu zwrotnicy należy podłączyć do istniejącego przykanalika.

Łączenie szyn na całym przebudowywanym odcinku torów przewidziano przy pomocy spawania termitowego w technologii SoWoS lub innej o nie gorszych parametrach z tym, że wykonanie styków szyn z utwardzonymi główkami musi być wykonane metoda SoWoS-H C z obróbką cieplną łączonych szyn. Dopuszcza się spawanie elektryczne drutem osłonowym w miejscach gdzie nie można założyć formy. Spawanie mogą wykonywać wyłącznie osoby posiadające poświadczoną kwalifikację.

Wykonanie ostatnich styków szyn w torach oraz ostateczne zamocowanie sprężyn przytwierdzeń musi być wykonane przy temperaturze szyn w przedziale $15 \pm 30^{\circ}\text{C}$. Pomiar temperatur szyn musi być wykonany komisyjnie i wpisany do protokołu z pomiaru temperatury.

Z uwagi na znaczne zużycia tocnych powierzchni torów przewidziano wykonanie napawania istniejących torów na odcinkach o długości 2 m od połączenia z nowymi szynami. Dodatkowo przewidziano napawanie krzyżownicy w rozjeździe na kierunku do ul. Krupniczej. Odcinki te oznaczono na planie sytuacyjnym kolorem różowym.

Niw wymagane jest wykonywanie połączeń elektrycznych międzytorowych i międzytokowych.

Projektowana konstrukcja torowiska na płycie betonowej

Torowisko na istniejącej podbudowie betonowej przewidziano wykonać z szyn 60R2 na podlewie ciągłym, sprężystym na bazie żywicy poliuretanowej o min grubości 2cm, przytwierdzenie do podbudowy betonowej śrubami kotwiącymi poprzez klej epoksydowy.

Szyny przed wykonaniem styków metoda spawania termitowego winny być zagruntowane na całej powierzchni (z wyjątkiem góry główki i rowka) odpowiednim materiałem na bazie żywic epoksydowych z wyjątkiem fragmentów przewidzianych do wykonania styków termitem. Po wykonaniu styków (wraz z ich obróbką mechaniczną) należy po oczyszczeniu niezwłocznie zagruntować powierzchnie niezagruntowane uprzednio. Dopuszcza się zagruntowanie tylko od spodu stopki szyny i wklejenie bloczków elastycznych po oczyszczeniu szyjki z wolnej rdzy z przesunięciem czasowym zagruntowania górnej części bocznej powierzchni szyny na wysokości zalewy polimeroasfaltowej.

Mocowanie szyn do podbudowy przewidziano kotwami stalowymi $\varnothing 22\text{mm}$ długości 220mm wklejanymi na głębokości $\pm 120\text{mm}$ w wywiercone w podbudowie betonowej otwory $\varnothing 30\text{mm}$ co 1m na prostej i co 0,75m na łukach z typowymi łapkami, np. ŁP3 nakrętkami torowymi $\varnothing 22\text{mm}$. Kotwy na części niegwintowanej (oraz łapki i podkładki co najmniej od strony szyny) winny być oczyszczone i zagruntowane (z posypką piaskiem kwarcowym) materiałem tym samym, co stopki i szyjki szyny.

Kotwy winny być wklejane w otwory wywiercone uprzednio w betonie klejem na bazie żywic epoksydowych, dostosowanym do użycia na wilgotny beton, zapewniającym dielektryczność.

W otwory winna być wlewana taka ilość kleju, aby po włożeniu kotwy, nadmiar kleju pokrył beton na powierzchni podkładki. W celu dalszej poprawy izolacji elektrycznej toru stopki szyn na powierzchniach styku z łapkami winny być pokryte dodatkowo warstwa materiału używanego do wklejania kotew.

Podczas pierwszego etapu wykonania podlewki materiału poliuretanowego do elastycznego mocowania szyn, który odbywa się przed wykonaniem górnej warstwy betonu, przygotowane odpowiednio jw. szyny (i pospawane) ustawia się na podkładkach klinowych z twardego drewna (rozstawionych co około 4m). Po wstępnym dokręceniu nakrętek kotew i sprawdzeniu prawidłowości przebiegu szyny w planie i w profilu podlew wykonuje się do wysokości początku stałej szerokości szyjki szyny. Podlew winien być wykonany przy temperaturze szyn w granicach $15 \pm 30^{\circ}\text{C}$. Temperaturę szyny należy zapisać w protokole z pomiaru. Aby uzyskać prawidłową szerokość podlewki (2cm w obie strony poza stopkę szyny) wykonuje się w tej odległości od stopki szyny szalunek (np. z płyty pilśniowej twardej przyklejanej czasowo pianka poliuretanowa do podłoża, posmarowanej od strony szyny tłuszczem, lub z beleczek styropianowych). W rejonie kotwienia szyny szalunek ustawia się poza kotwą.

Przed układaniem górnych warstw betonowych do bloczków wypełniających komory szynowe należy punktowo przykleić 2cm grubości paski styropianu o wysokości takiej jak warstwa betonu lub większej. Po wykonaniu nawierzchni oraz wyjęciu wkładek styropianowych szyna winna być ponownie oczyszczona przez piaskowanie jw. i zagruntowana na zewnętrznych powierzchniach odpowiednim materiałem na bazie

żywic epoksydowych. Następnie należy wypełnić szczeliny dwuskładnikowym materiałem na bazie poliuretanów do elastycznego mocowania szyn, przy czym zalew musi być poprzedzony osuszeniem, oczyszczeniem sprężonym powietrzem) Należy zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie przyczepności w/w zalewu poliuretanowego do szyny i ścian szczeliny. Wykonawca winien mieć przygotowany sprzęt i materiały (także plandeki-namioty). Wypełnianie szczelin pionowych zalewą poliuretanową należy wykonać za jednym razem.

3.3.4.3. Projektowana konstrukcja zabudowy torowiska

Po montażu konstrukcji stalowej torowiska oraz oczyszczeniu warstwy podbudowy betonowej należy wykonać:

- Podbudowę betonową z betonu C30/37 o grubości 14cm.
- Wykonać warstwę ścieralną z asfaltu twardolanego AM11 o grubości 5cm.
- Wykonać zalewki przyszynowe o szerokości 2cm i głębokości 5cm

3.3.5. Odwodnienie torowiska

Odwodnienie torowiska zostanie przebudowane i podłączone do istniejących przykanalików mających połączenie z miejską kanalizacją deszczową.

3.3.6. Roboty ziemne i rozbiórkowe

Roboty ziemne nie występują. Roboty rozbiórkowe sprowadzają się do rozbiórki istniejącej asfaltowej zabudowy torów oraz rozbiórki stalowej torowiska. Materiał z rozbiórki nawierzchni i podbudowy przeznaczony do utylizacji.

Przed przystąpieniem do rozbiórki zabudowy torowiska należy odłączyć z szafek sterujących instalacje ogrzewania zwrotnicy i zabezpieczyć istniejącą kanalizację przed zniszczeniem, gdyż będzie ona ponownie wykorzystana do wprowadzenia nowych przewodów kabli zasilających.

3.3.8. Uzbrojenie podziemne.

Istniejące uzbrojenie podziemne, nie koliduje z prowadzeniem robót zabudowy torowiska. Prace rozbiórkowe w rejonie urządzeń i instalacji podziemnych należy bezwzględnie zgłosić właścicielom tych urządzeń i wykonywać te prace pod nadzorem delegowanych ich pracowników.

3.3.9. Zastępcza organizacja ruchu.

W czasie prowadzenia robót budowlanych będzie utrzymana komunikacja pieszych i ścieżki rowerowej. Koncepcja zastępczej organizacji ruchu jest oddzielnym opracowaniem.

3.3.10. Uwagi końcowe.

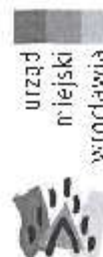
1. Przed przystąpieniem do robót należy wytyczyć wszystkie punkty główne osi przez uprawnionego geodetę, trwale je zastabilizować i opisać w dzienniku budowy dla możliwości ich odtworzenia i dokonania kontroli.
2. Dokumentacja niniejsza nie obejmuje projektu organizacji ruchu na czas budowy a jedynie koncepcję.
3. Wszelkie roboty związane z realizacją tego projektu należy prowadzić zgodnie z wymogami obowiązujących norm i zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz wymogami sztuki budowlanej i zachowania bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony zdrowia.

4. W związku z wykonywaniem robót budowlanych nie stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi nie jest wymagane opracowanie „planu bioz” (podstawa: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.06.2003r Dz.U. z 2003 nr 120 poz. 1126§ 6).
5. Dopuszcza się dokonanie niewielkich zmian, w okresie realizacji, zgodnie z wiedzą i sztuką budowlaną (Art. 36a – Prawo budowlane).

4. Uzgodnienia.

- Zał. nr 1 – Opinia ZOR - WT – UM
- Zał. nr 2 – Opinia ZOR - ZDiUM
- Zał. nr 2 – Uzgodnienie ZDiUM
- Zał. nr 3 – Uzgodnienie WIM - UM

Departament Inżynierii i Eksploatacji



Zakład Budowlany „KLIER”

ul. Świerkowa 3
55-003 Chrzęstawa Mała

Wrocław, 7 czerwca 2017 r.

WTR.ZT./240.01.1/6.2017/CZ

Dotyczy: zadanie „Wymiana skrzyżowania torów z 4 krzyżownic oraz jednego pojedynczego rozjazdu tramwajowego na skrzyżowaniu ulic K. Wielkiego – Rуска we Wrocławiu”.

W nawiązaniu do Państwa pisma z dnia 26 maja 2017r. w sprawie opinii koncepcji zastępczej organizacji ruchu dla zadania: „Zadanie „Wymiana skrzyżowania torów z 4 krzyżownic oraz jednego pojedynczego rozjazdu tramwajowego na skrzyżowaniu ulic K. Wielkiego – Rуска we Wrocławiu”, uprzejmie informuję, że propozycje w przekazanej do Wydziału dokumentacji rozwiązań dla komunikacji zbiorowej **opiniuję pozytywnie** z następującymi uwagami:

- zwrotnica na ul. Dubois 109-1N ma niesprawne elektryczne sterowanie. Należy do czasu wprowadzenia ORZ naprawić sterowanie zwrotnicy,
- sygnalizacja świetlna na pl. Orłąt Lwowskich musi funkcjonować w trybie zezwalającym na wjazd tramwaju w lewo (ul. Podwale w ul. Podwale) w każdym cyklu świetlnym.



Sprawa prowadzi:

Czesław Ziędzicowski, tel. 71 777 87 13, e mail: czeslaw.ziedzicowski@um.wroc.pl

Do wiadomości:

1. Wydział Inżynierii Miejskiej, ul. G. Zapolskiej 4, 50-032 Wrocław,
2. Zarząd Dróg i Utrzymywania Miasta, ul. Długa 49, 53-633 Wrocław.

Wydział Transportu
Dział Zarządzania Transportem Publicznym
Zespół ds. Planowania i Kierownictwa
ul. Gabriel Zapolski 4, 50-152 Wrocław
tel.: +48 71 777 87 13
fax: +48 71 777 88 81
wp@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl

EI	Wydział Inżynierii Ruchu	 ZDIUM
-----------	--------------------------	--

Wrocław, 12.06.2017 r.

**Zespół Torowy
EEDT w.m.**

EIR.074.549.2017.MG

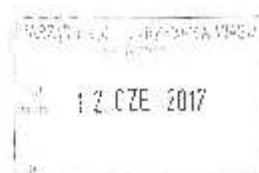
Dotyczy: koncepcji zastępczej organizacji ruchu dla zadania: „Wymiana skrzyżowania torów z 4 krzyżownic oraz jednotorowego pojedynczego rozjazdu tramwajowego na skrzyżowaniu ulic Kazimierza Wielkiego / Rуска we Wrocławiu”

W odpowiedzi na pismo EEDT.074.16.2017.FF z dnia 30.05.2017r w sprawie jw. Wydział Inżynierii Ruchu opiniuje **pozytywnie** przedłożoną koncepcję z uwagą:

1. wskazać dodatkowy sygnalizator pieszcy co ustawienia przy krawędzi tymczasowego przejścia dla pieszych

Kierownik Wydziału
Inżynierii Ruchu
Piotr Dąbrowski

Sporządził: Marcin Goliński, tel. wew. 244





Wrocław, dnia 2017-06-12

Zakład Budowlany „KLIER”
ul. Świerkowa 3
55-003 Chrzęstawa Mała

EEDT.4122.03.55190.51092.56771.2017.IZ

Dotyczy: Opracowanie dokumentacji projektowej wymiany skrzyżowania torów z 4 krzyżownic oraz odnotorowego pojedynczego rozjazdu tramwajowego na skrzyżowaniu ul. Kazimierza Wielkiego – Ruska we Wrocławiu

W odpowiedzi na pismo z dnia 26.05.2017r. dotyczące koncepcji organizacji ruchu zastępczego oraz na pismo z 07.06.2017 dotyczące projektu wykonawczego dla przedmiotowego zadania, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu opiniuje **pozytywnie**:

- projekt wykonawczy – bez uwag;
- koncepcję organizacji ruchu zastępczego – z uwagą wg. pismo znak CIR.074.549.2017/MG z 12.06.2017r. (w załączeniu).

/ poważaniem

Zapraszamy do współpracy
NACZELNIK
Wydziału Inżynierii i Planowania
[Podpis]

Sprawę prowadzi Izabela Zielińska, tel. 71 376 08 00, e-mail: izabela.zielińska@zdiwm.wroc.pl

Załączniki:

1. Pismo znak CIR.074.549.2017/MG z 12.06.2017r.
2. Projekt wykonawczy – 1 egz.
3. Koncepcja organizacji ruchu zastępczego – 1 egz.

Otrzymują:

1. Adresat,
2. ITD/12/17.

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta
55-623 Wrocław, ul. Długa 49
www.zdiwm.wroc.pl; zdiwm@zdiwm.wroc.pl
tel: 71 355 90 78; fax: 71 355 08 86; fax: 71 373 49 08

Departament Infrastruktury i Gospodarki



Zakład Budowlany "KliER"
ul. Świerkowa 3
55-003 Wrocław

Wrocław, 14 czerwca 2017 r.

WM-HR/ 721 / 38.2017.AB

Dotyczy: opinii do koncepcji zastępczej organizacji ruchu dla zadania p.n. „Wymiana skrzyżowania torów z 4 krzyżownic oraz jednego pojedynczego rozjazdu tramwajowego na skrzyżowaniu ulic K. Wielkiego – Ruskiej we Wrocławiu”.

Odpowiadając na wniosek, który wpłynął do Wydziału Inżynierii Miejskiej w dniu 22 maja 2017r. dotyczący opinii do koncepcji zastępczej organizacji ruchu dla zadania p.n. „Wymiana skrzyżowania torów z 4 krzyżownic oraz jednego pojedynczego rozjazdu tramwajowego na skrzyżowaniu ulic K. Wielkiego – Ruskiej we Wrocławiu” uprzejmie informuję, że opiniuję pozytywnie przedłożoną dokumentację z następującymi uwagami:

- Zapewnić przepustowość wszystkich relacji komunikacji zbiorowej radzonymych przez sygnalizację świetlną.

Niniejszą opinię wydano działając na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r., Prawo o ruchu drogowym (tekst ujednolicony Dz. U. Nr 58 z 2003 r., poz. 515 z późn. zm.), w związku z §3, ust.1, pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r., w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729).

Z up. PREZYDENTA
Aneta Górska
Koordynator Projektu

Do wiadomości:

1. ZCIUM
2. a/a

Wydział Inżynierii Miejskiej
Zespół Organizacji Ruchu Drogowego
ul. Gabriela Zapolskiego 4/54-032 Wrocław
tel. +48 71 77 71 12
fax +48 71 77 71 14, +48 71 77 71 19
wroclaw@wroclaw.pl
www.wroclaw.pl