



FRIED-POL Paweł Fried

ul. Kłodnicka 2; 54-218 Wrocław

tel. 071 727 10 02,

e-mail: biuro@friedpol.pl

NR OPRACOWANIA:

PIŁS2_PBW_ORD_18

EGZEMPLARZ NUMER:

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU ZASTĘPCZEGO
DLA ZADANIA PN. „PRZEBUDOWA UL. PIŁSUDSKIEGO W CELU
WYZNACZENIA TRASY ROWEROWEJ NA ODCINKU OD UL.
ŚWIDNICKIEJ DO UL. H. KOŁŁĄTAJA WE WROCŁAWIU - PROJEKT
NR 52 W RAMACH WROCŁAWSKIEGO BUDŻETU
OBYWATELSKIEGO”

Adres inwestycji	Wrocław, ul. Piłsudskiego nr 43/16, AM-35 oraz nr 7/2, 32, AM-36, obręb Stare Miasto (tj. między ul. Świdnicką a ul. Dworcową)
Inwestor	Gmina Wrocław reprezentowana przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu ul. Długa 49 53-633 Wrocław

Projektant: mgr inż. Paweł Fried	Zakres opracowania: cz. drogowa	Specjalność i numer uprawnień budowlanych, nr DOIIB: Uprawnienia budowlane nr 416/01/DUW w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, DOŚ/BO/0649/02	Data: 03.2018	Podpis:
--	---------------------------------------	---	------------------	---------

Oświadczenie o kompletności dokumentacji:

Niniejsze opracowanie jest kompletne i stanowi całość z punktu widzenia celu, któremu ma służyć. Opracowanie stanowi podstawę do uzyskania decyzji administracyjnych i do wykonania robót budowlano – montażowych.

MARZEC 2018

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU DOCELOWEGO DLA PRZEBUDOWY UL. PIŁSUDSKIEGO W CELU WYZNACZENIA PASÓW ROWEROWYCH NA ODCINKU OD SKRZYŻOWANIA UL. ŚWIDNICKIEJ Z UL. PIŁSUDSKIEGO DO UL. DWORCOWEJ Z UL. PIŁSUDSKIEGO WE WROCŁAWIU

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszej inwestycji jest przebudowa ul. Piłsudskiego w celu wyznaczenia pasów rowerowych na odcinku od skrzyżowania ul. Świdnickiej z ul. Piłsudskiego do ul. Dworcowej z ul. Piłsudskiego we Wrocławiu wraz z organizacją ruchu docelowego.

2. Podstawa opracowania

- Zlecenie Inwestora;
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98. poz. 602 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177, poz. 1729 z 14.10.2003 r.).
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 z 12 października 2002 r.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z 23.12.2003 r.).
- Mapa zasadnicza w skali 1:500;
- Inwentaryzacja w terenie, wrzesień 2017.

3. Cel i zakres opracowania

3.1. Obszar oddziaływania

Obszar oddziaływania niniejszej inwestycji mieści się w granicach działek drogowych .

3.2. Opis stanu istniejącego

Ulica Piłsudskiego na odcinku leżącym na obszarze opracowania niniejszego projektu jest ulicą dwujezdniową fragmentarycznie jednopasową i dwupasmową o dużym natężeniu ruchu pojazdów kołowych. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest wzdłuż ulic należących do podstawowego układu komunikacyjnego miasta Wrocławia. Ulica Piłsudskiego należy do kategorii dróg gminnych, zlokalizowanych w dzielnicy Stare Miasto/Krzyki. Nawierzchnia jezdni wykonana jest z betonu asfaltowego z obustronnymi chodnikami wykonanymi z kostki betonowej. W ul. Piłsudskiego centralnie zlokalizowane jest torowisko tramwajowe na którym dopuszczony jest ruch autobusów miejskich (na odcinku od ul. Gwarnej do ul. Stawowej).

3.3. Cel i zakres opracowania

Niniejszy projekt ma na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na obszarze objętym zakresem opracowania.

Zakres opracowania obejmuje:

- inwentaryzację istniejącego oznakowania;
- wprowadzenie oznakowania poziomego, pionowego oraz korekt programów sygnalizacji świetlnej
- demontaż oznakowania pionowego zgodnie ze wskazaniami na rysunku,
- usunięcie poziomego oznakowania bez uszkodzenia nawierzchni,
- wyznaczenia pasów rowerowych o szer. 1,5m oraz wykonanie nowych tras rowerowych na chodnikach.
- obniżenie i regulacja krawężników wraz z projektowaną nową geometrią.

- Uwaga:

usunięcie istniejącego oznakowania poziomego należy wykonać przy pomocy mało inwazyjnej metody wykorzystującej wysokie ciśnienie wody – około 2500 bar.

4. Rozwiązania projektowe

4.1. Na wszystkich opisanych niżej odcinkach oraz skrzyżowaniach dróg zapewniono połączenie z istniejącą infrastrukturą przeznaczoną dla ruchu rowerowego. Przy pasach rowerowych wprowadzono oznakowanie F-19 i F-11, przy drogach rowerowych C-13.

PRZEBUDOWA UL. PIŁSUDSKIEGO OD UL. DWORCOWEJ DO UL. STAWOWEJ W CELU WYZNACZENIA DROGI ROWEROWEJ.

Po stronach północnej ul. Piłsudskiego od skrzyżowania z ul. Dworcową zaprojektowano drogę rowerową wyniesioną w stosunku do istniejącej nawierzchni ulicy. Na tym odcinku również planuje się poszerzenie istniejącego chodnika. Zaprojektowano drogę rowerową od strony północnej skrzyżowania o długości $l=175$ m. Przez skrzyżowanie z ul. Gwarną zaprojektowano kierunek i tor ruchu rowerów dopuszczający wyjazd z ul. Gwarnej w kierunku wyspy segregującej w ul. Piłsudskiego.

Na ul. Piłsudskiego przed ul. Gwarną dotychczasowa sygnalizacja przeznaczona do likwidacji, pozostawiono jeden pas ruchu po stronie północnej ulicy.

Na wlocie ul. Peronowej w ul. Piłsudskiego zaprojektowano likwidację wyspy segregującej wraz z sygnalizatorem dla rowerów, w celu uzyskania projektowanej segregacji ruchu na wlocie. Projektuje się pas w lewo, na wprost oraz na wprost i w prawo. Na ul. Piłsudskiego wszystkie autobusy jadące odcinkiem od ul. Peronowej do ul. Stawowej wprowadzone zostały na torowisko tramwajowe na którym został dopuszczony jedynie skręt w lewo dla pojazdów komunikacji miejskiej.

Na odcinku od ul. Peronowej do ul. Stawowej po południowej stronie ul. Piłsudskiego również zaprojektowano pas rowerowy. Przystanek tramwajowy zaprojektowano jako podwójny w związku z tym na jego końcu zaprojektowano przejście dla pieszych na wyniesieniu, zastosowanie takiego rozwiązania ma na celu obniżenie prędkości w rejonie przystanku.

Projektowane oznakowanie oraz jego usytuowanie i pomiary pokazano na rysunku „Organizacja ruchu docelowego” w skali 1:500.

ODCINEK OD UL. STAWOWEJ DO SKRZYŻOWANIA Z UL. ŚWIDNICKIEJ

Jezdnia północna

Wydzielono drogę rowerową z części chodnika i drogi ul. Piłsudskiego zachowując miejsca postojowe zlokalizowane wzdłuż ulicy. Droga rowerowa również została zaprojektowana wyżej w stosunku do niwelety jezdni i poniżej poziomu istniejącego chodnika. Wzdłuż jezdni utrzymuje się dotychczasowe miejsca postojowe likwidując miejsca dla autokarów typu koperta. W celu wyznaczenia drogi rowerowej likwiduje się lewoskręt w ul. Komandorską. Pozostawiona szerokość pasa ruchu to 2,5m. Przed skrzyżowaniem z ul. Świdnicką na ul. Piłsudskiego projektuje się poszerzenie przystanku tramwajowego kosztem wydzielonego pasa do prawoskretu w ul. Świdnicka w jego miejsce wydzielono pas rowerowy

Jezdnia południowa

Zaprojektowano drogę rowerową wydzieloną z części chodnika i pasa ruchu, zaprojektowano służbę rowerową na wlocie skrzyżowania ul. Piłsudskiego- ul. Stawowej.

Na wysokości teatru muzycznego Capitol wyznaczony został odcinek do krótkotrwałego postoju na dł. 15m, koperta dla osób niepełnosprawnych oraz koperta dla autobusów turystycznych.

Jako zasadę należy przyjąć:

- Oznaczenie drogi rowerowej znakami nakazującymi C-11
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23
- Oznaczenie linii warunkowego zatrzymania przed służą rowerową znakiem poziomym P-14
- Oznaczenie ograniczenia prędkości znakami B-33
- Oznaczenie przejść dla pieszych znakami D-6 oraz P-10
- Oznaczenie wyniesienia skrzyżowania znakami A-11
- Oznaczenie obowiązującej organizacji miejsc postojowych IP-19, oraz w miejscach zajazdów P-7b, P-21
- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami uzupełniającymi F-11

4.2 Oznakowanie pionowe

W zakresie oznakowania pionowego przewidziano następujące prace:

- demontaż istniejącego oznakowania pionowego pokazanego na planie sytuacyjnym (usunięcie istniejącego oznakowania poziomego należy wykonać przy pomocy mało inwazyjnej metody wykorzystującej wysokie ciśnienie wody – około 2500 bar).
- zmiana lokalizacji istniejących znaków
- montaż nowego oznakowania
- demontaż słupków blokujących

4.3 Oznakowanie poziome

W zakresie oznakowania poziomego przewidziano wykonanie:

Linie segregacyjne:

- P-1b – linia pojedyncza przerywana krótka
- P-1c – linia pojedyncza przerywana – wydzielająca
- P-1d – linia pojedyncza przerywana – prowadząca wąska
- P-1e – linia pojedyncza przerywana - prowadząca szeroka
- P-2a – linia pojedyncza ciągła – wąska
- P-2b – linia pojedyncza ciągła – szeroka
- P-3b – linia jednostronnie przekraczalna – krótka
- P-4 - linia podwójna ciągła
- P-6 – linia ostrzegawcza

Linie krawędziowe:

- P-7a – linia krawędziowa – przerywana szeroka
- P-7b – linia krawędziowa – ciągła szeroka

Znaki poprzeczne:

- P-10- przejście dla pieszych
- P-11 – przejazd dla rowerzystów
- P-13 – linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów – modyfikacja rozmiarudła drogi rowerowej
- P-14 – linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów

Znaki uzupełniające:

- P-21 a – powierzchnia wyłączona z ruchu
- P-23 – symbol roweru

Strzałki:

- P-8a – strzałka kierunkowa na wprost
- P-8b – strzałka kierunkowa w lewo
- P-8d – strzałka kierunkowa w prawo
- P-8f – strzałka kierunkowa na wprost lub w prawo

Oznakowanie indywidualne dla ruchu rowerowego:

- śluzy rowerowe
- znak informujący o dopuszczeniu ruchu rowerowego na pasie ogólnym „sierżant” P-27
- oznakowanie strzałek kierunkowych „mini” P-8a, P-8b, P-8d
- powierzchnie przecinania pasów ruchu ogólnych i rowerowych

Wykonanie

- strzałki mini (50% rozmiaru zwykłych) na ścieżce rowerowej należy wykonać w odległości 0,2m od piktogramu P-23

Usuwanie oznakowania poziomego

Oznakowanie poziome należy usunąć trwale bez uszkodzania nawierzchni drogowej.

4.4 Elementy BRD

W zakresie elementów BRD przewidziano:

- U-16- progi zwalniające płytowe o wymiarach 1.8x3m nakładane prefabrykowane w kolorze czerwonym zlokalizowane w odległości 1m od krawężnika
- azyle prefabrykowane - elementy azylu wykonane z mieszanki recyklingowej tworzyw sztucznych koloru czerwonego, elementy zewnętrzne z obrzeżami białymi (z odbłaskiem), mocowane trwale do podłoża za pomocą śrub i kołków rozporowych
- pylony zespolone U-5b - jednolity słupek przeszkodowy wykonany z wytrzymałego materiału - tworzywa sztucznego (np. polimer, polietylen itp.) gwarantujące nieodkształcalność, brak uszkodzeń i powrót do pozycji pierwotnej po ewentualnej kolizji drogowej. Z jednostronnym lub dwustronnym znakiem typu C (folia II typu lub przyrządkowa), o kształcie płaskiego prostopadła z wyokrąglonymi krawędziami, o wysokości

od 0,9 m do 1,2m i szerokości ok.15 cm, mocowanyw fundamencie betonowym 0.5x0.5x0.75m z betonu C30/37

4.5 Standardy oznakowania

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z **“Szczegółowymi warunkamitechnicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” /Załącznik do Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r/ oraz PN-EN 1436 Materiały do poziomegoznakowania dróg.**

Oznakowanie pionowe na sąsiednich ulicach w przypadku jego demontażu lubuszkodzenia należy odtworzyć w standardzie istniejącym.Lica znaków powinny spełniać wymogi zawarte w **“Szczegółowych warunkachtechnicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchudrogowego i warunków ich umieszczania na drogach” /Załącznik do Dz. U. Nr 220, poz.2181 z dnia 23.12.2003 r/ z zastosowaniem folii odblaskowej II typu.**

Barwa i odbłask projektowanych znaków powinny spełniać wymogi zawarte wtab. 1.3 do 1.7 w/w rozporządzenia.

Urządzenia zabezpieczenia ruchu powinny spełniać następujące warunki techniczne:

Wymagania dla znaków pionowych:

- lico znaku- folia odblaskowa II typu,
- tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej gr.1,5- 2mm,
- zamocowanie- uniwersalny uchwyt o profilu ceowym lub płaskownikprzytwierdzony do tarczy znaku, obejmujący z możliwością regulacji w zależności odrodzaju i średnicy podpory (słupka),
- słupek prosty– rura stalowa ocynkowana \bar{R} 60-70mm (u dołuz przyspawanymi tzw. „wąsami kotwiącymi”, u góry zaślepiony, bądź z przyspawanym u dołu tzw. „kołnierzem” umożliwiającym przykręcenie dopodłoża)
- słupek profilowany z wysięgnikiem – ocynkowany \bar{R} 60-70mm u dołuz przyspawanymi tzw. Wąsami kotwiącymi”, u góry zaślepiony
- wielkość znaków - dla całego opracowania z grupy wielkości „średnie” a dla drógrowerowych „mini”

Wymagania dla znaków poziomych:

- oznakowanie grubowarstwowe w technologii termoplastycznej dla nawierzchniachbitumicznych – białe i czerwone (śluzę, przejazdu i przecięcia oznaczone naplanie sytuacyjnym)
- wysoka odporność na ścieranie i zabrudzenia
- szorstkość winna być możliwie zbliżona do szorstkości nawierzchni
- wysoka trwałość oraz wysoki współczynnik odblaskowości umożliwiające
- zachowanie co najmniej minimalnych parametrów odblaskowości przez cały
- okres użytkowania
- zapewnienie dobrej widoczności o każdej porze
- stosowanie wyłącznie materiałów atestowanych

5. Oznakowanie pionowe

Istniejące oznakowanie pionowe bez zmian.

5.1. Oznakowanie poziome

- oznakowanie grubowarstwowe w technologii termoplastycznej
- wysoka odporność na ścieranie i zabrudzenia
- szorstkość winna być możliwie zbliżona do szorstkości nawierzchni
- wysoka trwałość oraz wysoki współczynnik odblaskowości umożliwiające zachowanie co najmniej minimalnych parametrów odblaskowości przez cały okres użytkowania
- zapewnienie dobrej widoczności o każdej porze
- stosowanie wyłącznie materiałów atestowanych

Na nawierzchni bitumicznej oznakowanie poziome wykonać jako grubowarstwowe z masy plastycznej z dodatkiem mikrokulki szklanej. Na nawierzchni z kostki kamiennej lub betonowej oznakowanie poziome wykonać jakocienkowarstwowe malowane na mokro z dodatkiem mikrokulki szklanej. Właściwości fizyczne poszczególnych materiałów do poziomego oznakowania powinny być zgodne z aprobatą techniczną oraz spełniać wymogi WT-W97 – materiały do poziomego znakowania dróg: Wymagania Instytutu Badawczego Dróg i Mostów.

Materiały w postaci kulek szklanych refleksyjnych do posypania lub narzucania pod ciśnieniem na materiały do oznakowania powinny zapewnić widzialność w nocy poprzez odbicie powrotne w kierunku pojazdu wiązki światła wysłane przez reflektory pojazdów. Wymagania i metody badań kulek szklanych podano w PN-EN 1423:2000.Właściwości kulek szklanych określają odpowiednie aprobaty techniczne wyrobu lub certyfikat CE. Materiał uszorstniający oraz mieszanina kulek szklanych z materiałem uszorstniający powinny odpowiadać wymaganej

określonym w aprobacie technicznej.

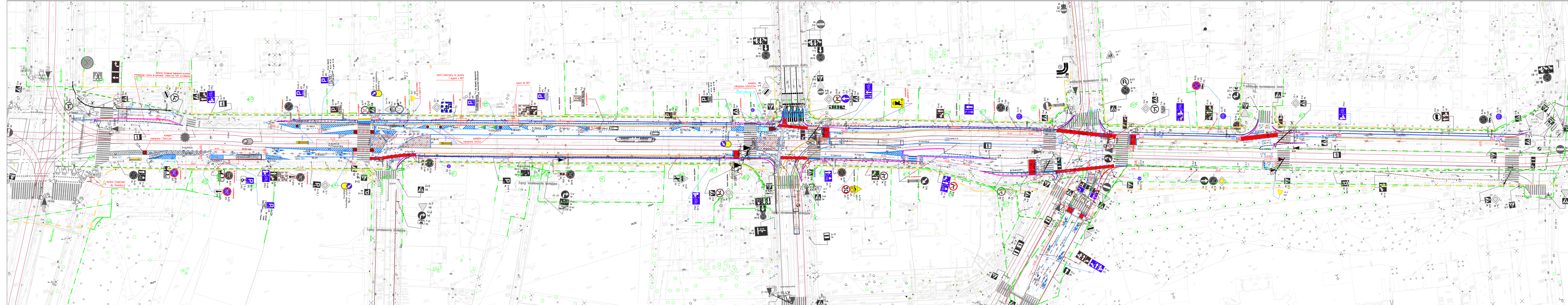
Nawierzchnie przed ułożeniem oznakowania poziomego należy dokładnie odkurzyć, a przed nałożeniem emulsji znaki poziome należy dokładnie zwymiarować i rozmieścić zgodnie z projektem.

6. Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu związanej z wykonaniem ww. inwestycji planowane jest na okres:

III - IV kwartał 2018 r.

Projektant
mgr inż. Paweł Fried



- LEGENDA - DROGI:**
- istniejące krawężniki
 - istniejące krawężniki do likwidacji/przesunięcia
 - proj. krawężniki, H w świetle=12cm
 - proj. krawężniki, H w świetle=2cm
 - proj. krawężniki, H w świetle=0-2cm
 - proj. krawężniki, H w świetle=0-6cm
 - proj. krawężniki, H w świetle=6-12cm
 - proj. obrzeża betonowe, H w świetle = 6cm
 - krawężniki projektowanego wysiękiera/rampy najazdowej
- LEGENDA - ORD:**
- ist. oznakowanie poziome
 - proj. oznakowanie poziome
 - ist. oznakowanie pionowe
 - ist. oznakowanie pionowe do likwidacji
 - proj. oznakowanie pionowe

BIURO PROJEKTOWE:
FRIED-POL Paweł Fried
 ul. Kłodnicka 2, 54-218 Wrocław
 tel. 071 727 10 02, e-mail: biuro@friedpol.pl

MIEJSCE:
 Centrum Wrocław reprezentowana przez ZDJUM
 ul. Długa 49
 53-633 Wrocław

OPIS:
 Przebudowa ul. Piłsudskiego w celu wydzielenia trasy rowerowej na odcinku od ul. Świętokrzyskiej do ul. Kolegiataj w Wrocławiu - projekt nr 52 w ramach Wrocławskiego Busztu Obywatelskiego

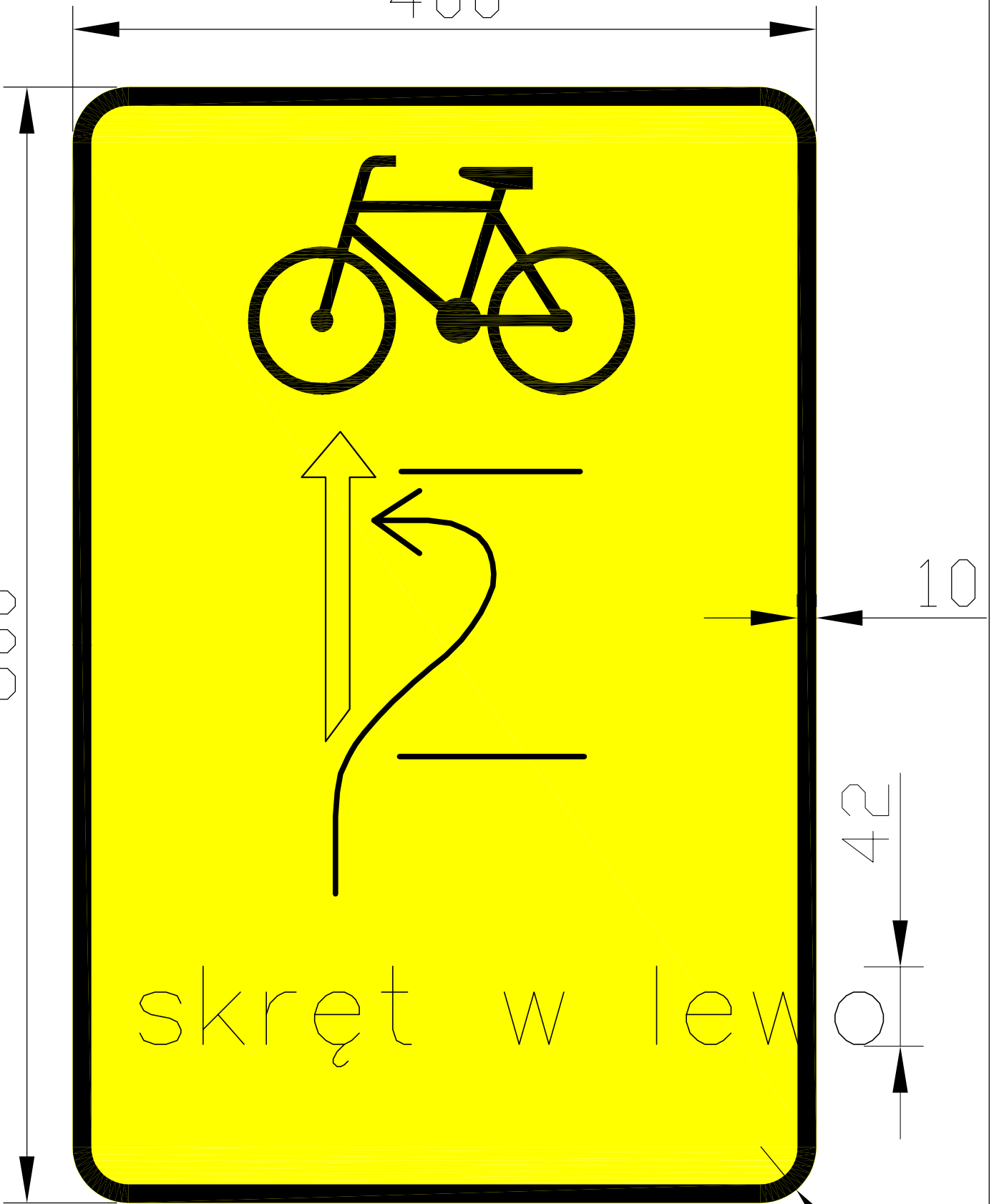
ADRES INWESTYCJI/REZERWA:
 Wrocław, ul. Piłsudskiego, obręb Stare Miasto
 dz. nr 43/16 AM-35
 dz. nr 7/2.32 AM-36

BRANŻA: DROGI		STADIUM: PBW	
PROJEKTANT: mgr inż. Paweł Fried		UPRAWNIENIA: 416/01/DUW CZ. OROGOWA	
ASISTENT: mgr inż. arch. Katarzyna Kusowska			
TYTUŁ RYSUNKU: Plan sytuacyjny			
SKALA: 1:500	DATA: 01.2018	NR RYSUNKU: ORD-1	WYDAŃ: 1

SCHEMAT NR 1

400

600



skręt w lewo

SKALA 1:30

**FRIED-POL Paweł Fried**

ul. Kłodnicka 2-G
54-218 Wrocław

Wrocław, 23 stycznia 2018 r.

WIM-EM.7221.72.2017.DSZ

Dotyczy: zatwierdzenia **projektu docelowej organizacji ruchu** wraz z programami sygnalizacji świetlnej dla zadania „Przebudowa ul. Piłsudskiego w celu wyznaczenia trasy rowerowej na odcinku od ul. Świdnickiej do ul. H. Kołłątaja we Wrocławiu – projekt nr 52 w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego”.

W odpowiedzi na pismo z dnia 13 września 2017 r. (pobrane do uzupełnienia dnia 26 października 2017 r.) w sprawie zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu wraz z programami sygnalizacji świetlnej dla zadania „Przebudowa ul. Piłsudskiego w celu wyznaczenia trasy rowerowej na odcinku od ul. Świdnickiej do ul. H. Kołłątaja we Wrocławiu – projekt nr 52 w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego”, uprzejmie informuję, że zatwierdzam projekt docelowej organizacji ruchu wraz z programami sygnalizacji świetlnej, z uwagami:

- 1) na drogach dla rowerów zaprojektować strzałki kierunkowe P-8a mini nad piktogramami P-23,
- 2) szerokość pasa ruchu prowadzącego z ul. Dworcowej do ul. Kołłątaja (po północnej stronie ul. Piłsudskiego) należy poszerzyć do min. 2,75 m.

W terminie do **6.02.2018r.** proszę o dostarczenie skorygowanej wersji projektu uzupełnioną o powyższe uwagi.

Wykonawca robót powinien powiadomić Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Wrocławiu o wprowadzonej zmianie organizacji ruchu na 7 dni przed wdrożeniem nowej organizacji ruchu.

Niniejszego zatwierdzenia dokonano działając na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jednolity Dz. U.2017.1260 z dnia 27.06.2017r. z późn. zm.), w związku z § 3, ust. 1, pkt 1 i 3 oraz § 8, ust. 2, pkt 1, lit. b *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. 2017.784 z dnia 14.04.2017 r.).

Na podstawie § 8 ust. 7 cytowanego rozporządzenia określam termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu do dnia **31 lipca 2018 r.**

Równocześnie na podstawie § 12 ust. 1 ww. rozporządzenia jednostka wprowadzająca zatwierdzoną organizację ruchu zobowiązana jest zawiadomić organ

zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Niniejsze zatwierdzenie jest ważne wyłącznie z opieczętowanym projektem organizacji ruchu docelowego w załączniku.



DUP PREZYDENTA

Elwira Nowak

Z-ca Dyrektora Wydziału Inżynierii Miejskiej

Do wiadomości:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, ul. Długa 49, 53-63 Wrocław
3. aa