

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

NR OPRACOWANIA:

PIŁS2_PBW_ORZ_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: mgrinż. 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

**PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU ZASTĘPCZEGO 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 zastępczego.

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.

Projekt organizacji ruchu docelowego dla przebudowy ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Dworcowej do ul. Świdnickiej we Wrocławiu

- 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

Przedmiotowe opracowanie podzielono na etapy. Etapy wykonywane na chodnikach można łączyć ze sobą, etapy wykonywane na jezdniach nie mogą być ze sobą łączone.

Jako zasadę należy przyjąć wyгородzenia miejsca robót:

- znaki ostrzegawcze A-14, A-12,
- zapory drogowe U-20c, U-20b
- tablice kierujące U-21b, U-3d
- zestawy zapór U-20b wraz ze znakiem B-1

5. Znaki i urządzenia zabezpieczające

Urządzenia i znaki zabezpieczające w obrębie jezdni powinny być wykonane z materiałów odblaskowych. W celu zabezpieczenia właściwej widoczności i trwałości oznakowania należy wykonać je w następującym standardzie:

- znaki drogowe pionowe tłoczone kryte folią odblaskową (folia odblaskowa 2 typu) wykonane ze stali ocynkowanej, umieszczone po prawej stronie jezdni, na słupkach metalowych, o przekroju okrągłym w odległości min. 0,5m od krawędzi jezdni od najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku i wysokości min. 2,5m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do jego dolnej krawędzi. Znaki powinny być wykonane z grupy wielkości: średnie.

Bariery zaporowe U-20b, winny być odblaskowe, a ich odblaskowość nie mniejsza niż ustawianych znaków drogowych i odpowiadać zasadom przedstawianym na rysunkach w załączniku rozporządzenia wymienionego w p. I.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót w pasie drogowym oraz znaki powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz winny być utrzymane w dobrym stanie. Konstrukcja stojaków użytych do znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinny gwarantować ich stabilność.

6. Termin wprowadzenia zmian w docelowej organizacji ruchu

Wprowadzenie oznakowanie drogi nastąpi po uzyskaniu zatwierdzenia DZR UM.

Czas zajęcia:

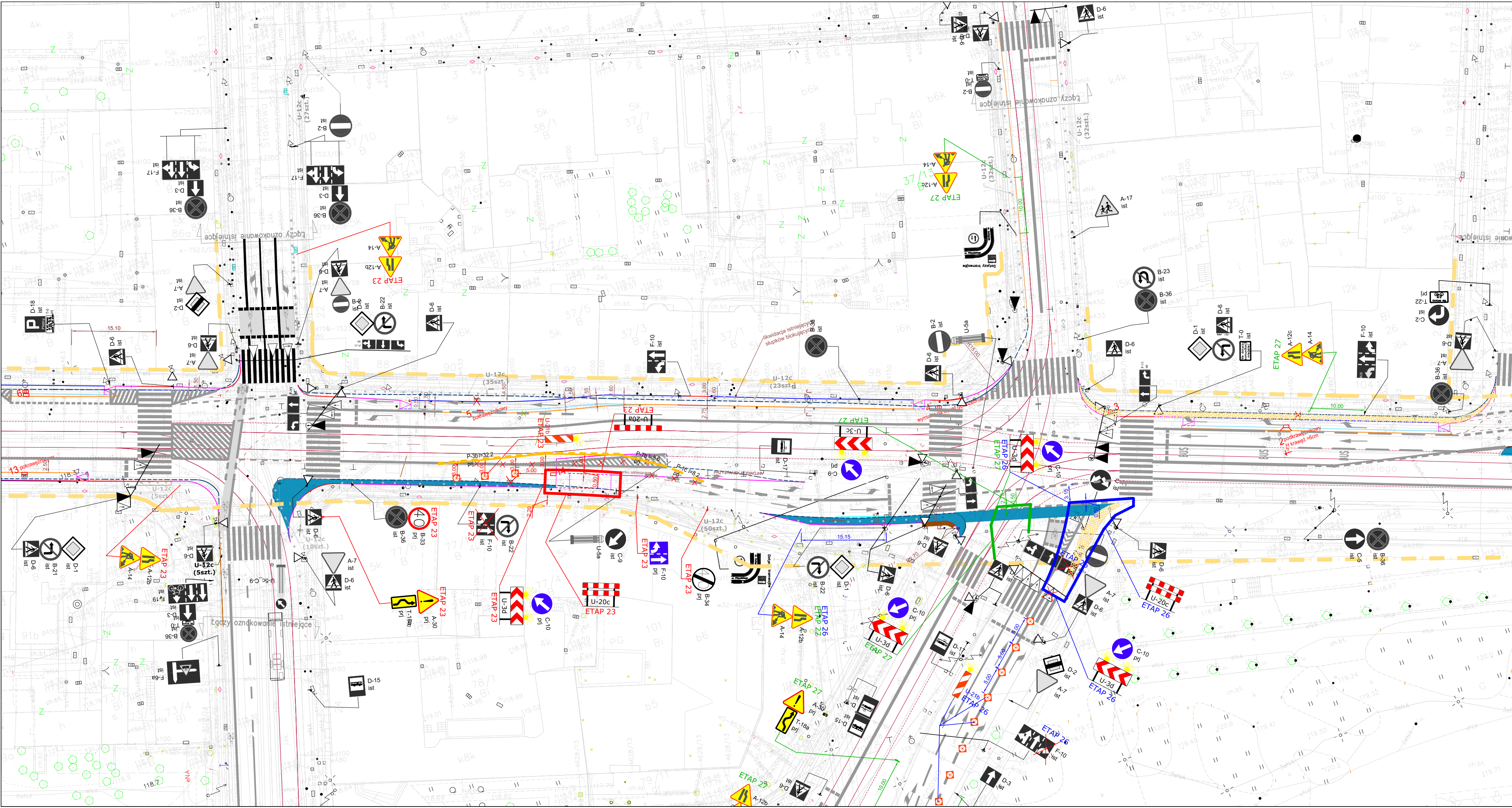
- budowa dróg rowerowych – 1 miesiąc

Termin zajęcia: **listopad 2018r.**

7. Uwagi końcowe

- Organizacja ruchu winna zostać wdrożona w terenie zgodnie z niniejszym opracowaniem.
- Przed przystąpieniem do robót należy uzyskać zezwolenie na zajęcie pasa drogowego od Zarządcy drogi.
- Szczegółowe parametry dotyczące zachowania skrajni drogowej, montażu znaków oraz urządzeń brd, ich kolorystyki oraz sposobu wykonania winny być zachowane zgodnie z rozporządzeniem wymienionym w pkt. I.
- Po zakończeniu robót zdemontować projektowane urządzenia zabezpieczające i zgłosić zakończenie robót do Zarządcy drogi.

Projektant
mgr inż. Paweł Fried



Roboty wykonywane tylko
w godzinach nocnych
po zakończeniu kursowania tramwajów

LEGENDA:

	istniejące oznakowanie pionowe
	projektowane, tymczasowe oznakowanie pionowe
	projektowane, tymczasowe urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

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

INWESTOR:
Gmina Wrocław reprezentowana przez ZDIUM
ul. Długa 49
53-633 Wrocław

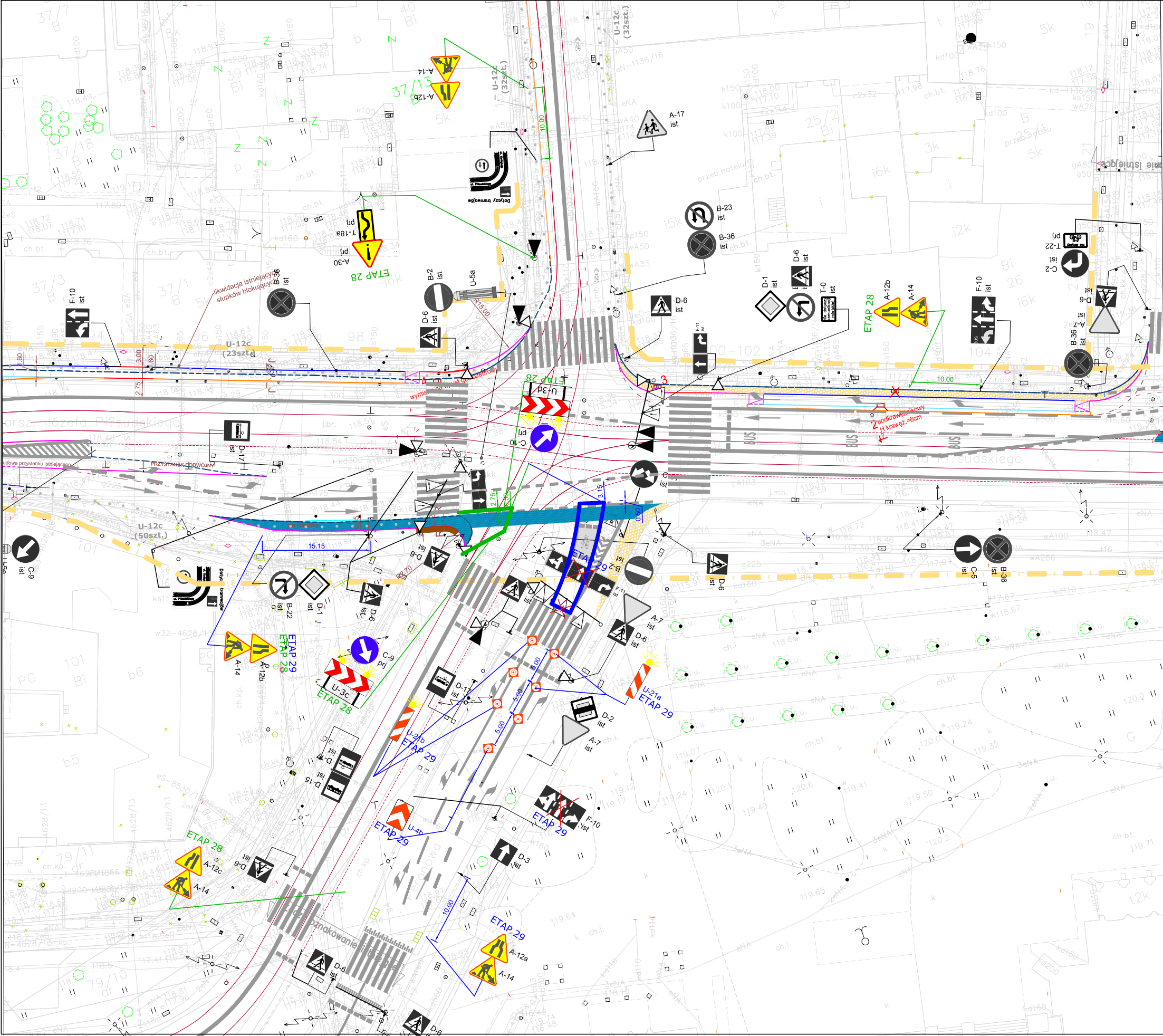
OBIEKT:
Przebudowa ul. Piłsudskiego w celu wydzielenia trasy rowerowej na odcinku od ul. Świdnickiej do ul. H. Kołłątaja we Wrocławiu - projekt nr 52 w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego

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

BRANŻA: DROGI		STADIUM: PB
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT: mgr inż. Paweł Fried	416/01/DUW	
ASYSTENT: mgr inż. arch. Katarzyna Kusowska		

Tytuł rysunku:
Plan sytuacyjny

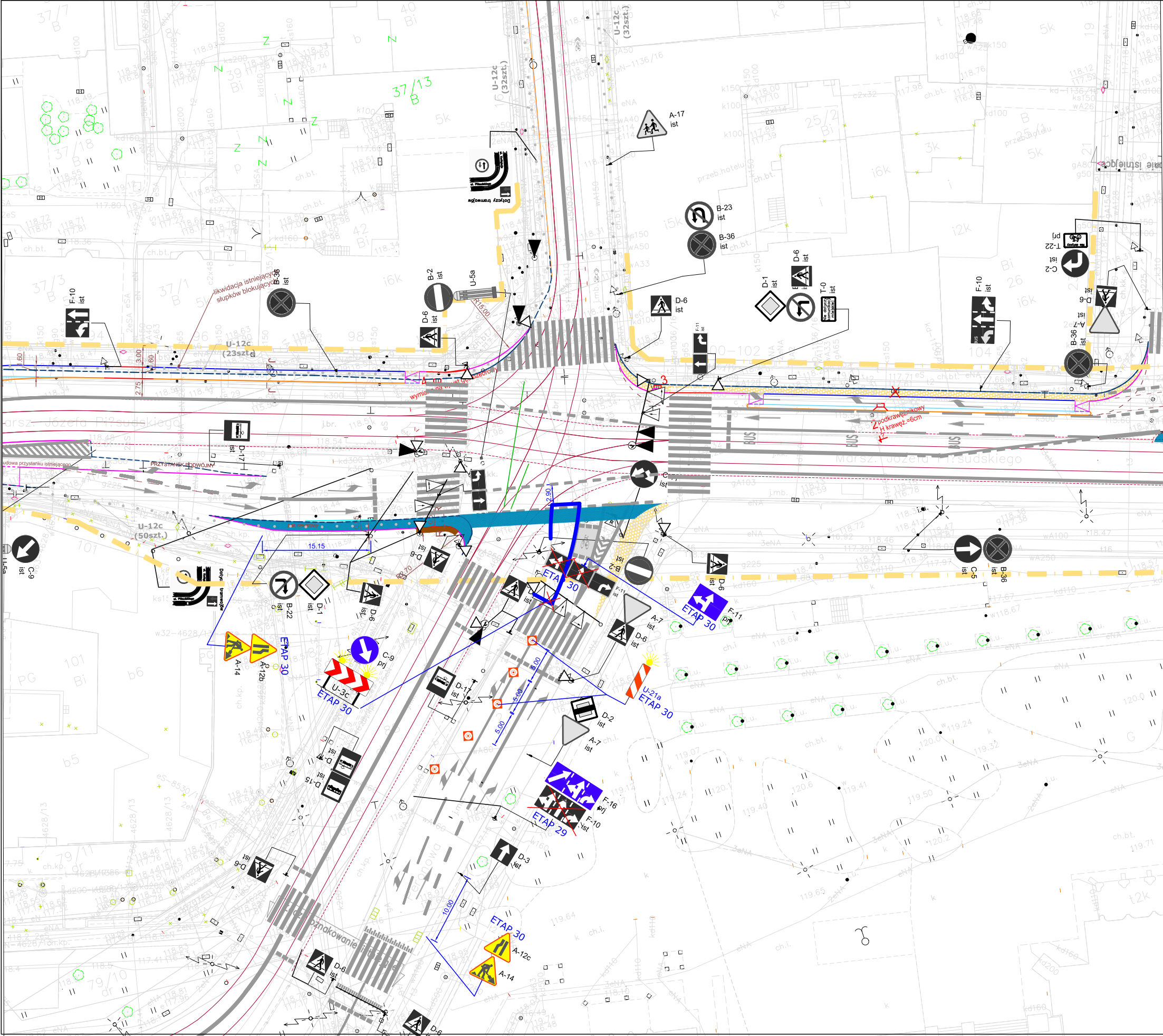
SKALA: 1:500	DATA: 09.2017	NR RYSUNKU: D-01	WYDANIE: 1
-----------------	------------------	---------------------	---------------



Roboty wykonywane tylko
w godzinach nocnych
po zakończeniu kursowania tramwajów
Z uwagi na krótkotrwałe zajęcia
nie wykonuje się korekty
oznakowania poziomego

LEGENDA:	
	istniejące oznakowanie pionowe
	projektowane, tymczasowe oznakowanie pionowe
	projektowane, tymczasowe urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

BIURO PROJEKTÓW: FRIED-POL Paweł Fried ul. Kłodnicka 2, 54-218 Wrocław tel. 071 727 10 02, e-mail: biuro@friedpol.pl			
INWESTOR: Gmina Wrocław reprezentowana przez ZDiUM ul. Długa 49 53-633 Wrocław			
OBIEKT: Przebudowa ul. Piłsudskiego w celu wydzielenia trasy rowerowej na odcinku od ul. Świdnickiej do ul. H. Kołłątaja we Wrocławiu - projekt nr 52 w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego			
ADRES INWESTYCJI/DZIAŁKA: Wrocław, ul. Piłsudskiego, obręb Stare Miasto dz. nr: 43/16 AM-35 dz. nr: 7/2,32 AM-36			
BRANŻA:	DROGI		STADIUM: PB
ZESPÓŁ PROJEKTOWY		UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT: mgr inż. Paweł Fried		416/01/DUW	
ASYSTENT: mgr inż. arch. Katarzyna Kusowska			
TYTUŁ RYSUNKU: Plan sytuacyjny			
SKALA: 1:500	DATA: 03.2018	NR RYSUNKU: D-02	WYDANIE: 1



Roboty wykonywane tylko
w godzinach nocnych
po zakończeniu kursowania tramwajów
Z uwagi na krótkotrwałe zajęcia
nie wykonuje się korekty
oznakowania poziomego

LEGENDA:

	istniejące oznakowanie pionowe
	projektowane, tymczasowe oznakowanie pionowe
	projektowane, tymczasowe urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

 FRIEDPOL BIURO PROJEKTÓW: FRIED-POL Paweł Fried ul. Kłodnicka 2, 54-218 Wrocław tel. 071 727 10 02, e-mail: biuro@friedpol.pl			
INWESTOR: Gmina Wrocław reprezentowana przez ZDiUM ul. Długa 49 53-633 Wrocław			
OBIEKT: Przebudowa ul. Piłsudskiego w celu wydzielenia trasy rowerowej na odcinku od ul. Świdnickiej do ul. H. Kołłątaja we Wrocławiu - projekt nr 52 w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego			
ADRES INWESTYCJI/DZIAŁKA: Wrocław, ul. Piłsudskiego, obręb Stare Miasto dz. nr: 43/16 AM-35 dz. nr: 7/2,32 AM-36			
BRANŻA: DROGI		STADIUM: PB	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY		UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT: mgr inż. Paweł Fried		416/01/DUW	
ASYSTENT: mgr inż. arch. Katarzyna Kusowska			
TYTUŁ RYSUNKU: Plan sytuacyjny			
SKALA: 1:500	DATA: 03.2018	NR RYSUNKU: D-03	WYDANIE: 1

Paweł Fried
ul. Kłodnicka 2
54 – 218 Wrocław

Wrocław, 7 marca 2018 r.

WIM-ERZ.7221.258.2018.LJ,RS

Dotyczy: zatwierdzenia projektu organizacji ruchu zastępczego dla przebudowy ul. Piłsudskiego w celu wyznaczenia trasy rowerowej na odcinku od ul. Świdnickiej do ul. Kołłątaja we Wrocławiu (projekt WBO nr 52)

Odpowiadając na wniosek z dnia 9 lutego 2018r. (uzupełniony o opinię ZDiUM z dnia 3 marca 2018r. i skorygowany w dniu 7 marca 2018r.) dotyczący zatwierdzenia projektu organizacji ruchu zastępczego dla przebudowy ul. Piłsudskiego w celu wyznaczenia trasy rowerowej na odcinku od ul. Świdnickiej do ul. Kołłątaja we Wrocławiu (projekt WBO nr 52) informuję, że zatwierdzam skorygowany (z uwzględnieniem uwag zawartych w opinii ZDiUM – TRP.404.17.20827.2016.AG z dnia 2 marca 2018r.) projekt z następującymi uwagami:

- we wszystkich etapach zapewnić dojścia i dojazdy do posesji,
- podczas realizacji prac zapewnić drożność ciągów pieszych,
- wyprzedzająco powiadomić o utrudnieniach właścicieli przyległych posesji oraz właściwą terytorialnie Radę Osiedla i mieszkańców za pomocą środków masowego przekazu,
- zachować przejezdność dla pojazdu miarodajnego,
- szerokość tymczasowych ciągów pieszych dostosować do istniejących natężeń ruchu pieszego,
- zapewnić odpowiednią jakość tymczasowych ciągów pieszych gwarantującą bezpieczną komunikację dla osób niepełnosprawnych,
- organizacja ruchu dla etapów 8, 9, 20, 21, 23, 26, 27, 28, 29, 30 może funkcjonować wyłącznie w godzinach nocnych poza godzinami kursowania tramwajów (w szczególności: w etapie 8 prace należy realizować w godz. 0:25 – 4:00, w etapie 27 prace wykonać w godz. 0:00-4:00 i powiadomić MPK o możliwości przejazdu autobusów nocnych),
- w etapie 26 zapewnić przejazd autobusu z ul. Peronowej, ul. Piłsudskiego,
- realizacja prac nie może zakłócić funkcjonowania komunikacji zbiorowej.

Niniejszego zatwierdzenia dokonano działając na podstawie art. 10 ust. 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r., Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. 2017.poz. 1260 z dnia 27.06.2017 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 2003r., w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 14 kwietnia 2017r. , poz. 784).

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

Na podstawie §12 ust. 1 w/w 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.

Do wiadomości:

1. ZDiUM
2. WTR
3. a/a

Z up. PREZYDENTA

Grażyna Nosek
KIEROWNIK DZIAŁU
Organizacji Ruchu Drogowego

Wydział Inżynierii Miejskiej
Dział Organizacji Ruchu Drogowego
ul. Gabrieli Zapolskiej 4; 50-032 Wrocław
tel. +48 717 77 71 12
fax +48 717 77 77 99, +48 717 77 75 79
wim@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl

Wrocław, dnia 2018-03-02

Fried-Pol Paweł Fried

ul. Kłodnicka 2
54-218 Wrocław

TRP.404.17. 20824 2016.AG

Dotyczy: Przebudowa ul. Piłsudskiego w celu wydzielenia trasy rowerowej na odcinku od ul. Świdnickiej do ul. H. Kołłątaja we Wrocławiu – zadanie realizowane w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego – projekt nr 52.

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu, w odpowiedzi na pismo nr 3716/02/18 z dnia 09.02.2018 r. opiniuje pozytywnie projekt organizacji ruchu zastępczego dla ww. zadania z następującymi uwagami:

1. dla skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Kołłątaja SK052:
 - a) oznaczyć na diagramie otwarcie gr. 19,
 - b) na stronie 6 w związku z niepełną tabelą czasów międzyzielonych uzupełnić ją dla grup powyżej 22,
 - c) wskazać sekwencje adaptacyjne w przypadku ich projektowania,
 - d) oznaczyć grupy sygnalizacyjne na widoku skrzyżowania w celu poprawy czytelności.
2. dla skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Stawową SK005:
 - a) poprawić zapis dla punktu 4 (otwarcia grup wzbudzanych wymuszające zamknięcia grup kolizyjnych do nich w określonych sekwencjach), który aktualnie odnosi się do skrzyżowania SK052 zamiast do SK005,
 - b) wskazać sekwencje adaptacyjne w przypadku ich projektowania,
 - c) oznaczyć grupy sygnalizacyjne na schematach w celu poprawy czytelności,
 - d) w opisie rzeczowym zmian poprawić, że z wlotu wschodniego jazda może być realizowana w lewo lub na wprost a nie w prawo, jak jest zapisane.
 - e) utrzymać obowiązujące reguły w zakresie ochrony wycinania grup kolizyjnych patinage, mające na celu zagwarantowanie otwarcia grupom w każdym cyklu (gdyż z powodu długiego oczekiwania na sygnał zielony i bliskie sąsiedztwo dworca PKP pojawia się ryzyko przebiegania pieszych na sygnale czerwonym).
3. w przypadku uszkodzenia lub trwałego zniszczenia demontowanych czy zasłanianych w ramach ORZ urządzeń sygnalizacji świetlnej i ITS, wykonawca będzie zobligowany do wymiany urządzeń na nowe (zwracamy szczególną uwagę na zaklejanie soczewek taśmami – po ściągnięciu taśm w większości przypadków na powierzchni plastiku zostaje ślad po kleju i to również kwalifikować będzie te elementy do wymiany na nowe),
4. w projekcie nie projektuje się sposobu realizacji awarii od detektorów – uzupełnić,

5. dla skrzyżowania Piłsudskiego – Stawowa należy uwzględnić niezbędne zmiany w ilości i rodzajów detektorów jak również odnieść to do modyfikacji warunków algorytmu lokalnego i systemowego:
 - a) na planie sytuacyjnym należy zmienić lokalizację detektora e330005dt4 – zwrotnica znajduje się zdecydowanie dalej od skrzyżowania i ma to bezpośredni wpływ na warunki algorytmu jakie należy zaprojektować,
 - b) w terenie nie ma detektora e32-005dt14 oraz e34-005dt3 – usunąć z projektu te urządzenia,
 - c) warunek W19 winien przyjąć formę: W19 – dt4 lub GT4R lub e18; kasowanie dt4 zgłoszeniem na dt23, kasowanie GT4R, dt3, e18 sygnałem jazdy T4Rp lub T3L (w trybie lokalnym),
6. dla skrzyżowania Piłsudskiego – Kołataja w projekcie zamieszczono nieprawidłowy rysunek dotyczący korekt sygnalizatorów (strona 3),
7. detektor e8-052V1.1D20 znajduje się obecnie w terenie w innym miejscu niż narysowano w projekcie – należy skorygować albo projekt albo przesunąć w terenie pole detekcji do zgodności z projektem (w zależności od celu, w jakim to pole zostało wyniesione w terenie).
8. zachować obsługę komunikacyjną przyległych obiektów,
9. szerokość tymczasowych ciągów pieszych dostosować do dużych natężeń ruchu pieszego,
10. zachować przejezdnosc dla pojazdu miarodajnego.

Z upoważnienia Dyrektora
NACZELNIK WYDZIAŁU

Barbara Malarska

Sprawę prowadzi: Agnieszka Górską, tel. 71-376-00-15, agnieszka.gorska@zdium.wroc.pl

Otrzymują:

1. Adresat
2. aa