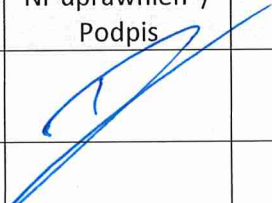


INWESTOR	 ZARZĄD DRÓG I UTRZYMANIA MIASTA WE WROCŁAWIU ul. Długa 49; 53 - 633 Wrocław tel. 71 355 90 76 fax. 71 355-08-66
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	 ELEKTROTIM S.A. 54-156 Wrocław, ul. Stargardzka 8 tel. 71 352 13 41 fax. 71 351 48 39,
NAZWA KONTRAKTU	Projekt uporządkowania parkowania na Przedmieściu Świdnickim we Wrocławiu (obszar w kwartale ulic: Grabiszyńskiej, Piłsudskiego, Zielińskiego i nasypu kolejowego)

BRANŻA	STADIUM DOKUMENTACJI	
ORG. RUCHU	Projekt docelowej organizacji ruchu	

NR OPRACOWANIA	NAZWA ETAPU	NR RYS
ET/PUP/106/ORD/2017	- Przedmieście Świdnickie	01

Zespół projektowy	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień / Podpis	Data
Projektant	Bartosz Dłubacz		11.2017
Sprawdzający	Maciej Waglewski		11.2017

Dokumentacja ZATWIERDZONA 20.11.2017r

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA

Wojciech Dłubacz, Maciej Waglewski

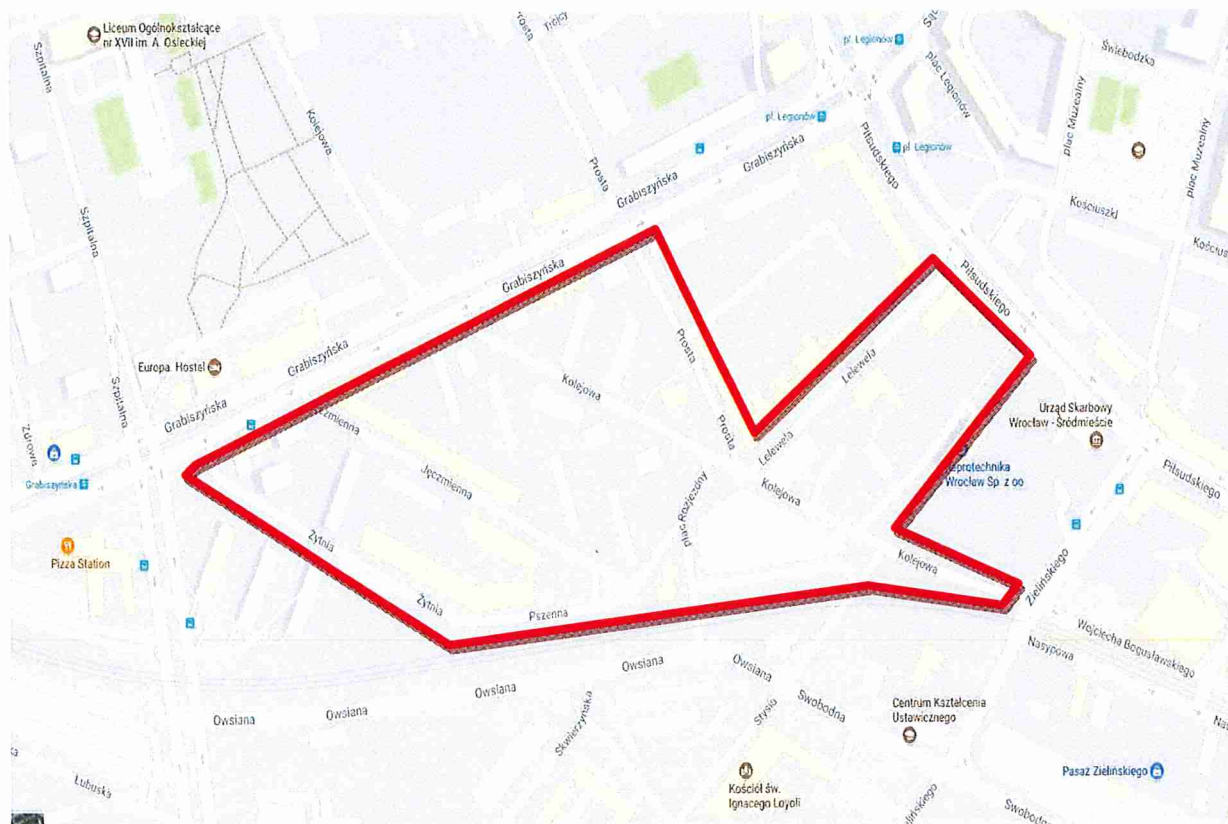
SPIS ZAWARTOŚCI

- I. PLAN ORIENTACYJNY**
- II. OPINIE I UZGODNIENIA**
- III. OPIS TECHNICZNY**
- IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

• **Przedmieście Świdnickie**

- rys. 01

I. PLAN ORIENTACYJNY



II. OPINIE I UZGODNIENIA



Elektrotim S.A.

**ul. Stargardzka 8
54 – 156 Wrocław**

Wrocław, 17 listopada 2017 r.

WIM-ER.7221.670.2017.MWO

Dotyczy: zatwierdzenia projektu organizacji ruchu docelowego dla zadania: Projekt uporządkowania parkowania na Przedmieściu Świdnickim we Wrocławiu (obszar w kwartale ulic: Grabiszyńskiej, Piłsudskiego, Zielińskiego i nasypu kolejowego)

Odpowiadając na Państwa wniosek z dnia 8.09.2017 r. dotyczący prośby o zatwierdzenie projektu docelowej organizacji ruchu dla zadania: Projekt uporządkowania parkowania na Przedmieściu Świdnickim we Wrocławiu (obszar w kwartale ulic: Grabiszyńskiej, Piłsudskiego, Zielińskiego i nasypu kolejowego) informuję, iż zatwierdzam skorygowany projekt bez uwag.

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.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. a, 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 30 kwietnia 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 organizacji ruchu.

Z up. PREZYDENTA

Gracyna Nosek
KIEROWNIK DZIAŁU
Organizacji Ruchu Drogowego

Do wiadomości:

1. ZDiUM
2. a/a



Z D I U M
ZARZĄD DRÓG I UTRZYMANIA MIASTA



Wrocław, dnia 2017-11-10

ELEKTROTIM S.A.

ul. Stargardzka 8
54-156 Wrocław

TRP.4010.17.107934 .2017.AG

Dotyczy: uporządkowania parkowania na Przedmieściu Świdnickim we Wrocławiu (obszar w kwartale ulic: Grabiszyńskiej, Piłsudskiego, Zielińskiego i nasypu kolejowego).

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu, w odpowiedzi na pismo nr L.dz. 7878/PUI/17/BD z dnia 08.09.2017 r., opiniuje pozytywnie skorygowany w dniu 09.11.2017 r. projekt organizacji ruchu dla ww. zadania z prośbą o opinię:

1. wyłączyć z zakresu opracowania obszar w rejonie ul. Kolejowej/Stysia ze względu na możliwość kolizji z planowanym sposobem zagospodarowania obszaru,
2. zastosować pylony zespolone (Ø 400), podatne (folia II typu) zamontowane za pomocą kotew w fundamencie betonowym lub w gnieździe metalowym, bezpośrednio na nawierzchni,
3. zastosować wyspy z prefabrykowanych elementów nakładanych o module 0,5x0,5m,
4. ze względu na stan techniczny oraz rodzaj nawierzchni wskazana jest wymiana na nawierzchnię umożliwiającą wykonanie trwałego oznakowania.

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

III. OPIS TECHNICZNY

**** Do projektu oznakowania płatnych miejsc postojowych we Wrocławiu
na wybranych ulicach (ul. Kościuszki, Małachowskiego, Dąbrowskiego)***

Zawartość opracowania:

- 1. DANE OGÓLNE**
- 2. PODSTAWA OPRACOWANIA**
- 3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA**
- 4. STAN ISTNIEJĄCY**
- 5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE**
 - 5.1. ORGANIZACJA RUCHU**
 - 5.2. ZNAKI I URZĄDZENIA ZABEZPIECZAJĄCE**
- 6. UWAGI KOŃCOWE**

1. DANE OGÓLNE

Inwestor : Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu

Obiekt : PORZĄDKOWANIE PARKOWANIA WE WROCŁAWIU

Adres : Przedmieście Świdnickie we Wrocławiu.

Biuro projektowe: ELEKTROTIM S.A.,

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Mapy do celów opiniodawczych skala 1:500
- umowa TXU/TRP/212/190/2017 z dn. 10.07.2017r

Wytyczne i przepisy w tym:

- Dziennik Ustaw nr 43, Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Inżynieria ruchu – Datka, Suchorzewski, Tracz – WKiŁ 1997,
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych – GDDP, Warszawa 2001,
- Wizja lokalna (lipiec 2017),
- Prawo o ruchu drogowym. Ustawa z dnia 20.06.97 (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz SWiA z dnia 31.07.2002 r. w sprawie Znaków i Sygnałów Drogowych Dz. U. nr 179 poz. 1393 ,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Dz. U. z 2003 r. nr 220 poz. 2182 z dnia 23.12.2003r.

3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Niniejsze opracowanie obejmuje:

Uzupełnienie oznakowania poziomego, pionowego oraz elementów brd w rejonie istniejących i projektowanych miejsc postojowych na Przedmieściu Świdnickim we Wrocławiu (obszar w kwartale ulic: Grabiszyńskiej, Piłsudskiego, Zielińskiego i nasypu kolejowego)

4. STAN ISTNIEJĄCY

Lokalizacja

Obszar objęty opracowaniem to Przedmieście Świdnickie we Wrocławiu: obszar w kwartale ulic: Grabiszyńskiej, Piłsudskiego, Zielińskiego i nasypu kolejowego

5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

5.1. ORGANIZACJA RUCHU

Poza inwentaryzacją istniejącego oznakowania pionowego i poziomego oraz el. brd zaprojektowano:

ul. Żytnia

Na wlocie ulicy od strony ul. Grabiszyńskiej po północno- zachodniej stronie wydzielono linią P-18 cztery prostopadłe stanowiska postojowe. Po stronie pn-wsch. na jezdni wyznaczono linią P-19 pas postojowy, na chodniku zaprojektowano słupki uniemożliwiające parkowanie wraz z zabezpieczeniem obszaru zjazdu. Dalej, za zjazdem aż do ul. Pszennej za pomocą linii P-18 wyznaczono prostopadłe stanowiska postojowe (częściowo na jezdni i chodniku) z zabezpieczeniem obszarów zjazdów słupkami i powierzchniami P-21a (wyłączonymi z ruchu) z nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych o module 1x1,5m. W ciągu tym wyznaczono 5 miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych znakami P-20 i z piktogramami P-24.

Po południowo- zach. stronie zaprojektowano aż do ul. Pszennej parkowanie równoległe do krawędzi jezdni na jezdni. Stanowiska wydzielono znakami P-19. Chodnik zabezpieczono przed parkowaniem słupkami a początek (rejon Grabiszyńskiej) i koniec obszaru parkowania (rejon Pszennej) powierzchniami wyłączonymi z ruchu P-21a z nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych o module 1x1m. Wzdłuż garaży przerwano ciąg pasa postojowego wyznaczając linię krawędziową P-7a.

W związku z wprowadzonymi zmianami zaprojektowano oznakowanie pionowe: D-18 (7szt.), D-18a (4szt.) oraz T-3a (3szt.), T-29 (4szt.), T-30d –(1szt.), T-30i (2szt.). Część znaków D-18 z tabliczki jest zintegrowana z pylonami i zlokalizowana na wyspach.

ul. Jęczmienna

Po stronie pn-wsch. zaprojektowano ciągi prostopadłych miejsc postojowych częściowo na chodniku i częściowo na jezdni. Ciągi te poprzedzielane są istniejącymi zjazdami, zabezpieczonymi przed parkowaniem słupkami uniemożliwiającymi parkowanie oraz powierzchniami wyłączonymi z ruchu P-21a z nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych o module 1x1m. Miejsca te wydzielono linią P-18. W ciągu tych miejsc wyznaczono 5 stanowisk postojowych dla osób niepełnosprawnych, oznaczonych znakami P-20 i z piktogramami P-24.

Po stronie pd-zach. zaprojektowano ciągi prostopadłych miejsc postojowych częściowo na chodniku i częściowo na jezdni. Ciągi te poprzedzielane są istniejącym zjazdem, zabezpieczonym przed parkowaniem słupkami blokującymi uniemożliwiającymi parkowanie oraz powierzchniami wyłączonymi z ruchu P-21a. Miejsca te wydzielono linią P-18. W ciągu tych miejsc wyznaczono 7 stanowisk postojowych dla osób niepełnosprawnych oznaczonych znakami P-20 i z piktogramami P-24.

W rejonie wyspy kanalizującej wyznaczono linią P-19 pas postojowy, zabezpieczony na końcach powierzchniami P-21a z wyspami z elementów prefabrykowanych wymiarach 1x1m.

Od strony skrzyżowań z ul. Pszenną i pl. Rozjezdnym przewidziano powierzchnie wyłączone z ruchu oraz zabezpieczenie nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych o wymiarach 1x1m i 1x1,5m, chodniki w ich sąsiedztwie zabezpieczono słupkami blokującymi.

W związku z wprowadzonymi zmianami zaprojektowano oznakowanie pionowe: D-18 (5szt.), D-18a (11szt.), T-3a (2 szt.), T-29 (11szt.), T-30d (2szt.), T-30i (1szt.). Ponadto przewidziano znaki do demontażu A-11a z T-1 (4szt.). Część znaków D-18 z tabliczki jest zintegrowana z pylonami i zlokalizowana na wyspach.

ul. Pszenna od Żytniej do Jęczmiennej

Po stronie pd. zaprojektowano dwa ciągi miejsc postojowych na jezdni. W pierwszym miejsca prostopadłe do krawędzi jezdni wydzielone linią P-18 a w tym 1 miejsce postojowe dla osób niepełnosprawnych oznaczone znakiem P-20 z piktogramem P-24. W drugim ciągu przewidziano miejsca równoległe do krawędzi jezdni wydzielone linią P-19, oddzielone od pierwszego ciągu powierzchnią wyłączoną z ruchu P-21a.

Po północnej stronie wydzielono jeden ciąg miejsc postojowych prostopadłych do krawędzi jezdni, zlokalizowanych częściowo na chodniku i częściowo na jezdni. Miejsca te wydzielono linią P-18. W ciągu tych miejsc wyznaczono 2 stanowiska postojowe dla osób niepełnosprawnych, oznaczone znakami P-20 i z piktogramami P-24.

W rejonie wyspy kanalizującej wyznaczono linią P-19 pas postojowy, zabezpieczony na końcach powierzchniami P-21a z wyspami z elementów prefabrykowanych wymiarach 1x1m.

Od strony skrzyżowań z ul. Żytnią i Jęczyńską przewidziano powierzchnie wyłączone z ruchu oraz zabezpieczenie nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych o wymiarach 1x1m i 1x1,5m, chodniki w ich sąsiedztwie zabezpieczono słupkami blokującymi.

W związku z wprowadzonymi zmianami zaprojektowano oznakowanie pionowe: D-18 (6szt.), D-18a (3szt.), T-3a (2szt.), T-29 (3szt.), T-30d (1szt.), T-30i (2szt.). Część znaków D-18 z tabliczki jest zintegrowana z pylonami i zlokalizowana na wyspach.

Plac Rozjezdny od Jęczyńskiej do Kolejowej

Po stronie pd. zaprojektowano ciągi równoległych miejsc postojowych usytuowanych na jezdni. Od strony skrzyżowań zaprojektowano powierzchnie wyłączone z ruchu P-21a oraz zabezpieczenie nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych o wymiarach 1x1m i 1x1,5m, na chodnikach zastosowano słupki. Po stronie północnej zaprojektowano jeden ciąg prostopadłych miejsc postojowych usytuowanych częściowo na chodniku i częściowo na jezdni. Miejsca te wydzielono linią P-18. W ciągu tych miejsc wyznaczono 2 stanowiska postojowe dla osób niepełnosprawnych, oznaczone znakami P-20 i z piktogramami P-24.

Od strony skrzyżowań przewidziano powierzchnie wyłączone z ruchu oraz zabezpieczenie nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych o wymiarach 1x1m i 1x1,5m, chodniki w ich sąsiedztwie zabezpieczono słupkami blokującymi.

W związku z wprowadzonymi zmianami zaprojektowano oznakowanie pionowe: D-18 „Płatny” (5szt.), D-18a (2szt.), T-3a (2szt.), T-29 (2szt.), T-30d (1szt.), T-30i (2szt.) oraz T-0 tj. tablice strefowe „C” (3szt.). Część znaków D-18 z tabliczki jest zintegrowana z pylonami i zlokalizowana na wyspach.

Przewidziano znaki do przeniesienia D-44 i D-45 wraz z tabliczką.

Plac Rozjezdny od placu Rozjezdnego do wiaduktu w kierunku Wincentego Stysia

Po dwóch stronach jezdni zaprojektowano po jednym ciągu równoległych miejsc postojowych na jezdni za pomocą linii P-19. Od strony wiaduktu, od strony skrzyżowania oraz pomiędzy zjazdem a ciągiem miejsc postojowych zaprojektowano powierzchnie wyłączone z ruchu P-21a, zabezpieczone nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych o wymiarach 1x1,5m z pylonami U-5a. W obszarze skrzyżowania oraz zjazdu zaprojektowano słupki blokujące.

W związku z wprowadzonymi zmianami zaprojektowano oznakowanie pionowe: D-18 „Płatny” (4szt.), T-3a (2szt.), T-30i (2szt.) oraz T-0 tj. tablice strefowe „C” (2szt.). Część znaków D-18 z tabliczki jest zintegrowana z pylonami i zlokalizowana na wyspach.

ul. Wincentego Stysia od Kolejowej do zjazdu na drogę wewnętrzną

Po pn. stronie zaprojektowano ciąg prostopadłych miejsc postojowych na jezdni częściowo na chodniku i częściowo na jezdni. Miejsca te wydzielono linią P-18. Po pd. stronie zaprojektowano ciąg równoległych miejsc postojowych na jezdni za pomocą linii P-19. Od strony skrzyżowania oraz wiaduktu zaprojektowano powierzchnie wyłączone z ruchu P-21a zabezpieczone nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych o wymiarach 1x1,5m z pylonami U-5a. W obszarze skrzyżowania oraz zjazdu zaprojektowano słupki blokujące.

W związku z wprowadzonymi zmianami zaprojektowano oznakowanie pionowe: D-18 „Płatny” (4szt.), T-3a (2szt.), T-30d (1szt.), T-30i (1szt.) oraz T-0 tj. tablice strefowe „C” (2szt.). Część znaków D-18 z tabliczkami jest zintegrowana z pylonami i zlokalizowana na wyspach.

ul. Kolejowa od Grabiszyńskiej do Prostej

Od strony Grabiszyńskiej po pd. stronie do zjazdu na drogę wewnętrzną zaprojektowano miejsca postojowe skośne, usytuowane częściowo na chodniku i na jezdni. Od strony zjazdu zaprojektowano powierzchnię wyłączoną z ruchu P-21a. Miejsca te wydzielono linią P-18.

Dalej zaprojektowano jeden ciąg prostopadłych miejsc postojowych usytuowanych na jezdni. Miejsca wydzielono linią P-18. W ciągu tym przewidziano 4 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych oznaczone znakiem P-20 z piktogramem P-24. Od strony zjazdu na drogę wewnętrzną i skrzyżowania zaprojektowano powierzchnie wyłączone z ruchu P-21a zabezpieczone nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych o wymiarach 1x1,5m z pylonami U-5a. Obszary te zabezpieczono również słupkami blokującymi.

Po stronie pn. zaprojektowano 6 ciągów miejsc postojowych równoległych na chodniku wydzielonych linią P-18. Obszary skrzyżowań, zjazdów i latarni zabezpieczono słupkami blokującymi.

W związku z wprowadzonymi zmianami zaprojektowano oznakowanie pionowe: D-18 (5szt.), D-18a (2szt.) T-3a (2szt.), T-29 (2szt.), T-30a (2szt.), T-30f (1szt.), T-30e (1szt.). Do przeniesienia przewidziano znaki D-44 z T-0 oraz D-45. Część znaków D-18 i tabliczkami jest zintegrowana z pylonami i zlokalizowana na wyspach. Do likwidacji zaprojektowano znaki B-36 z T-0 „Nie dotyczy chodnika”.

ul. Kolejowa od Prostej do Wincentego Stysia

Po południowej stronie zaprojektowano jeden ciąg prostopadłych miejsc postojowych usytuowanych na jezdni. Miejsca postojowe wydzielono za pomocą linii P-18. Od strony skrzyżowań zaprojektowano powierzchnie wyłączone z ruchu P-21a z nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych o wymiarach 1x1,5m, na wyspach ustawiono pylony U-5a, na chodnikach umieszczono słupki blokujące. W ciągu tym zaprojektowano również 4 miejsca dla osób niepełnosprawnych oznaczone znakiem P-20 z piktogramem P-24.

W związku z wprowadzonymi zmianami zaprojektowano oznakowanie pionowe: D-18 „Płatny” (2szt.), D-18a (2szt.), T-3a (1szt.), T-29 (2szt.), T-30f (1szt.) oraz T-0 tj. tablicę strefową „C” (1szt.).

ul. Kolejowa od Wincentego Stysia do ul. Zielińskiego

W rejonie skrzyżowania z Wincentego Stysia zaprojektowano słupki blokujące.

ul. Prosta

Po stronie pd-zach. stronie zaprojektowano dwa ciągi miejsc postojowych, oddzielonych od siebie powierzchnią wyłączoną z ruchu P-21a. Pierwszy to miejsca równoległe na jezdni wyznaczone linią P-19 a drugi to miejsca prostopadłe wyznaczone częściowo na chodniku i częściowo na jezdni, wyznaczone liniami P-18. Od strony skrzyżowania z ul. Kolejową zaprojektowano powierzchnię wyłączoną z ruchu P-21a z nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych, na wyspach ustawiono pylony U-5a, na chodnikach umieszczono słupki blokujące. W ciągu tych miejsc wyznaczono 3 stanowiska postojowe dla osób niepełnosprawnych, oznaczone znakami P-20 i z piktogramami P-24.

Po stronie pd-wsch. zaprojektowano oznakowanie B-36 w rejonie wjazdów do garaży i zastosowano zabezpieczenie chodnika słupkami. Od strony skrzyżowania zaprojektowano powierzchnię wyłączoną z ruchu P-21a z nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych o wymiarach 1x1,5m, na wyspach ustawiono pylony U-5a oraz zabezpieczono pola widoczności słupkami blokującymi.

W związku z wprowadzonymi zmianami zaprojektowano oznakowanie pionowe: D-18 „Płatny” (3szt.), D-18a (2szt.), T-3a (1szt.), T-29 (2szt.), T-30d (1szt.), T-30i (1szt.) oraz T-0 tj. tablice strefowe „C” (2szt.) a także znaki B-36.

ul. Lelewela

Zaprojektowano korekty oznakowania pionowego i poziomego. Doprojektowano ciągi miejsc postojowych równoległych na jezdni wydzielonych linią P-19, wydłużono istniejący ciąg o dodatkowe miejsca postojowe również wyznaczone linią P-19. Ponadto przewidziano oznakowanie pionowe do przeniesienia B-43 i B-44, zestaw znaków D-18 „Płatny” z T-30i oraz T-0 tj. tablicą strefową C, D-18 „Płatny” oraz zaprojektowano tabliczkę T-30i.

Na powierzchniach wyłączonych z ruchu P-21a na ulicach Pszennej, Jęczmiennej, Lelewela, Kolejowej i Prostej umieszczono nowe stojaki rowerowe. Przy ul. Kolejowej przestawiono stojaki rowerowe kolidujące z miejscami postojowymi.

W ciągu stanowisk postojowych wyznaczono sugerowane miejsca przejść dla pieszych, zabezpieczone powierzchniami P-21a i nakładanymi wyspami z elementów prefabrykowanych, na wyspach ustawiono pylony U-5a.

ZNAKI I URZĄDZENIA ZABEZPIECZAJĄCE

Zgodnie z wytycznymi z punktu 1 urządzenia ostrzegawczo – zabezpieczające winny być wykonane z materiałów odblaskowych. W celu zapewnienia właściwej widoczności i trwałości oznakowanie należy wykonać w następującym standardzie:

znaki drogowe pionowe tłoczone pokryte folią odblaskową II typu o wymiarach z grupy wielkości znaków MAŁE.

Znaki należy umieszczać po prawej stronie jezdni na słupkach metalowych o przekroju okrągłym o odległości 0,5 m od krawędzi jezdni do najbliższego skrajnego punktu traczy znaku i wysokości 2,0 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do jego dolnej krawędzi (2,2m mierząc od poziomu chodnika do jego dolnej krawędzi).

Konstrukcja znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinna gwarantować ich stabilność (słupki: rura stalowa ocynkowana Ø60-70mm zaślepiona od góry, trwale zamontowana w podłożu – fundament bet.) Projektuje się oznakowanie poziome w technologii cienkowarstwowej.

5. UWAGI KOŃCOWE

Oznakowanie docelowe oraz elementy brd należy wykonać zgodnie z niniejszym opracowaniem. Sposób wykonania i ustawienia w terenie oznakowania winno być zgodne i instrukcjami wymienionymi w punkcie 1.

Na czas wykonywania oznakowania należy stosownie zabezpieczyć miejsce prowadzenia robót np. odpowiednio oznakowanymi pojazdami

Prace można rozpocząć po otrzymaniu zezwolenia od zarządcy drogi.

Wrocław, listopad 2017

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

