

Wrocław, dnia 08.11.2017r.

FRIED-POL Paweł Fried

ul. Kłodnicka 2
54-218 Wrocław

TRP.4110.39.107475 .2016.AS

Dotyczy: Budowa przejść dla pieszych przy zajezdni Dąbie przez ul. Wróblewskiego i przez ul. Tramwajową we Wrocławiu.

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta opiniuje projekt budowlano – wykonawczy na powyższe zadanie w sposób następujący:

Projekt drogowy pozytywnie z uwagami:

1. Wiatę i wygrodzenie na przystanku od strony ul. Tramwajowej przesunąć i zlokalizować w sposób zapewniający wzajemną widoczność pieszy (w tym oczekujący na przejście) – kierowca pojazdu. Kierowca pojazdu powinien mieć zapewnioną co najmniej odległość widoczności na zatrzymanie przed przejściem dla pieszych. Ponadto nowa lokalizacja wiaty i innych elementów zagospodarowania przystanku nie powinna utrudniać dostępu do przejścia dla pieszych. Ponieważ plan sytuacyjny jest w tym zakresie nieczytelny prosimy o rysunek nowej lokalizacji wiaty i pozostałych urządzeń w skali 1:250 wraz z zwymiarowaniem. W załączeniu przekazujemy rysunek pól widoczności (wg Komentarza do warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) jakie należy zapewnić na przedmiotowym przejściu dla pieszych. Prosimy o zweryfikowanie widoczności na przejściu w oparciu o powyższe zalecenia i udokumentowanie wyników w formie graficznej.
2. Zaprojektować płytki stop przed torowiskiem tramwajowym.
3. Doprowadzić do zgodności przekroje poręczne i plan sytuacyjny na przejściu dla pieszych przez ul. Wróblewskiego.
4. Naszym zdaniem z uwagi na zwężenie pasów ruchu do 2,75m przy azylu na przejściu dla pieszych przez ul. Wróblewskiego należy uzyskać opinię WTR UM w tym zakresie.
5. Na planie sytuacyjnym kolorami oznaczyć tylko nawierzchnie i elementy projektowane.
6. Na przekroju konstrukcyjnym przez torowisko brak szczegółowego rozwiązania projektowego przy szynach tramwajowych. Należy zastosować wkładki betonowe przy szynach tramwajowych oraz bitumiczną masę zalewową pomiędzy główką szyny a nawierzchnią z betonu asfaltowego.

Projekt docelowej organizacji ruchu negatywnie z uwagami:

1. Zaprojektować znaki D-6b na przejściu dla pieszych i przejeździe rowerowym przez torowisko na ul. Wróblewskiego.
2. Nie projektować znaków C-13/16 na przejeździe przez torowisko.
3. Na ul. Wróblewskiego zaprojektować znaki ostrzegawcze A-16 i ograniczenie prędkości na torowisku dla ruchu tramwajowego.
4. Na ul. Wróblewskiego w kierunku Biskupina zaprojektować znak A-16.
5. Nie projektować oznakowania P-10 przejść na szerokości wysp (pomiędzy nimi).
6. Odwołać znak B-33 40 km /h na ul. Wróblewskiego za przejściem dla pieszych w kierunku Biskupina.
7. Zaprojektować znaki ostrzegawcze o przejściu dla pieszych i wyniesieniu na przejściu na ul. Tramwajowej wraz ze stosownym ograniczeniem prędkości, dla obu kierunków ruchu.

8. Zaprojektować poprawnie barierki w ciągu chodnika w formie labiryntu przed torowiskiem na ul. Wróblewskiego Podać parametry techniczne projektowanej bariery w oparciu o KMM. Poniżej zdjęcie zalecanego i oczekiwanego przez nas rozwiązania:



9. Miejsce zastrzeżone dla zaopatrzenia, zinwentaryzowane na ul. Tramwajowej w rejonie projektowanego przejścia dla pieszych, zlokalizować z zachowaniem widoczności wyznaczonej zgodnie z przekazanym załącznikiem.
10. Znak B-36 na ul. Tramwajowej zlokalizować przed przejściem dla pieszych w celu wyeliminowania parkowania ograniczającego widoczność.
11. Oznakowanie pionowe :
- znaki z grupy małych za wyjątkiem znaków A-7, które powinny być z grupy znaków średnich
 - znaki dla oznakowania ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych –mini,
 - na wyspie zastosować pylon podatny zespolony (Ø 400), podatny (folia II typu) zamontowany za pomocą kotew w fundamencie betonowym lub w gnieździe metalowym, bezpośrednio na nawierzchni.
11. Oznakowanie poziome:
- przewidzieć uzupełnienie warstwy ścieralnej po frezowaniu starego oznakowania poziomego,
 - oznakowania poziome grubowarstwowe z mikrokulką, przejazdy rowerowe wykonać wypełnienie w kolorze czerwonym,
 - na ul. Wróblewskiego wykonać nowe oznakowanie linii P-4 na całym odcinku od likwidowanego przejścia dla pieszych do powierzchni P-21 wyznaczonej przed nowym projektowanym przejściem.
12. Wszystkie zdemontowane elementy oznakowania i brd należy zwieźć do magazynu ZDiUM.

Poprawiony projekt ORD uwzględniający powyższe uwagi należy ponownie złożyć do ZDiUM do zaopiniowania.

Z upoważnienia Dyrektora
NACZELNIK WYDZIAŁU
Barbara Malarška

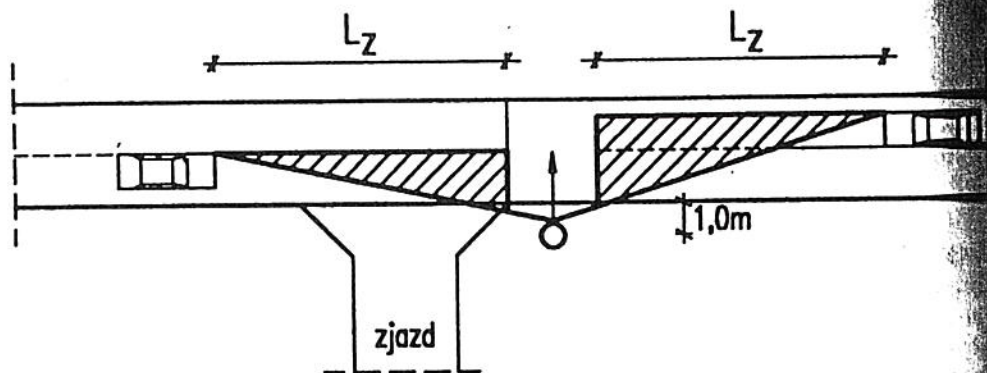
Sprawę prowadzi: Andrzej Słowik, tel. 71-376-08-70 andrzej.slowik@zdium.wroc.pl

W załączeniu: rysunek pól widoczności

Otrzymują:

1. Adresat.
2. aa

- wymagane pole widoczności na przejściu dla pieszych usytuowanym na skrzyżowaniu jest ujęte w polu widoczności przy ruszaniu pojazdu z miejsca zatrzymania (ust. 5),
- na przejściu dla pieszych między skrzyżowaniami zaleca się zapewnić widoczność drogi co najmniej na odległość L_z (ust. 3.1) z miejsca zatrzymania pieszych usytuowanego w odległości nie mniejszej niż 1,0 m od krawędzi jezdni (rys. 7.6); pole widoczności jest umieszczone na wysokości 1 m nad jezdnią.



L_z - wymagana odległość widoczności na zatrzymanie (§ 168 ust. 2).

Rys. 7. 6. Sprawdzenie warunków widoczności na przejściu dla pieszych

Rozdział 3

Równość

na:

- bez
- poj
- ko
- po

Rys.

i eksploatac
Tymczasow
i mostowyc
jednym z p

Rys.

nav

lok
do
wy

ła
fr
l'