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

NR OPRACOWANIA:	EGZEMPLARZ NUMER:
PW/PI/ORD/16	

PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU DOCELOWEGO

DLA PRZEBUDOWY UL. PIŁSUDSKIEGO NA ODCINKU
OD PL. LEGIONÓW DO UL. ŚWIDNICKIEJ
ORAZ UL. ZIELIŃSKIEGO OD UL. PIŁSUDSKIEGO DO UL. SWOBODNEJ
WE WROCŁAWIU W CELU WYZNACZENIA DRÓG I PASÓW ROWEROWYCH

Adres inwestycji	**Wrocław, ul. Piłsudskiego** **Obr. Stare Miasto, AM-35, dz. nr : 43/16dr, 44/11, 44/17, 48/1, 49/1, 54/2;** **Obr. Stare Miasto, AM-32, dz. nr: 12dr, 23/2, 25/2, 26/1dr, 26/3dr, 26/4dr, 29/1, 29/2dr, 30/1, 34/18, 37dr;** **Obr. Południe, AM-14, dz. nr: 1, 33/2, 33/1.**
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: 09.2016	Podpis:
Asystent: **mgr inż. Radosław Baranek**	Zakres opracowania: cz. drogowa		Data: 09.2016	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.

wrzesień 2016

Spis treści

1. Przedmiot inwestycji 3
2. Podstawa opracowania 3
3. Cel i zakres opracowania 3
4. Rozwiązania projektowe 4
5. Oznakowanie pionowe 8
6. Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu 9
7. Rysunki 10

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU DOCELOWEGO DLA PRZEBUDOWY UL. PIŁSUDSKIEGO I UL. ZIELIŃSKIEGO W CELU WYZNACZENIA PASÓW ROWEROWYCH NA ODCINKU OD SKRZYŻOWANIA UL. ŚWIDNICKIEJ Z UL. PIŁSUDSKIEGO DO PL. LEGIONÓW ORAZ SKRZYŻOWANIA UL. SWOBODNEJ Z UL. ZIELIŃSKIEGO WROCŁAWIU

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszej inwestycji jest przebudowa ul. Piłsudskiego i ul. Zielińskiego w celu wyznaczenia pasów rowerowych na odcinku od skrzyżowania ul. Świdnickiej z ul. Piłsudskiego do pl. Legionów oraz skrzyżowania ul. Swobodnej z ul. Zielińskiego 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, czerwiec 2016.

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 dwupasmową o dużym natężeniu ruchu pojazdów kołowych. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest wzdłuż ulic należących do podstawowego układu komunikacyjnego miasta Wrocławia. Ulica Piłsudskiego i ul. Zielińskiego należą do kategorii dróg gminnych, zlokalizowanych w dzielnicy Stare Miasto/Krzyki. Nawierzchnia jezdni wykonana jest z betonu asfaltowego z obustronnymi chodnikami wykonanymi z kostki betonowe. W ul. Piłsudskiego centralnie zlokalizowane jest torowisko tramwajowe na którym dopuszczony jest ruch autobusów miejskich oraz pojazdów taxi (na odcinku od ul. Zielińskiego do pl. Legionów).

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 świetnej
- demontaż oznakowania pionowego zgodnie ze wskazaniami na rysunku,
- usunięci 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 nowa geometrią.

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

4. Rozwiązania projektowe

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.

PRZEBUDOWA PLACU LEGIONÓW W CELU WYZNACZENIA PASÓW ROWEROWYCH NA ODCINKU OD KOŃCA ULICY PODWALE W KIERUNKU SKRZYŻOWANIA UL. PIŁSUDSKIEGO Z UL. ŚWIDNICKĄ.

Po stronach południowej i północnej pl. Legionów na skrzyżowaniu ulic Podwale – Piłsudskiego – Sądowej - Grabiszyńskiej zaprojektowano wydzielone pasy rowerowe będące kontynuacją istniejącej drogi rowerowej w ul. Podwale z kontynuacją przez obszar skrzyżowania. Zaprojektowano pasy rowerowe od strony południowej skrzyżowania o długości l=38,1 m i od strony północnej 43,5 m.
Jako zasadę należy przyjąć:

- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami uzupełniającymi F-11
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23

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

ODCINEK OD PL. LEGIONÓW DO SKRZYŻOWANIA Z UL. LELEWELA / KOŚCIUSZKI

Jezdnia południowa
Wydzielono drogę rowerową od ruchu pieszego, częściowo poprowadzoną po jezdni ul. Piłsudskiego, a następnie w obszarze chodnika. Przewidziano likwidację prawego pasa ruchu, który służył do prawo skrętu w ul. J. Lelewela celem wyznaczenia ruchu rowerowego. Teren pomiędzy drogą rowerową, a ciągiem pieszym został rozdzielony nowo projektowanymi słupkami. Jednocześnie wykształcono zatokę autobusową na zlikwidowanym prawym pasie ruchu.
Na wysokości przystanku komunikacji publicznej (autobusowej) zaprojektowano przejście dla pieszych przez drogę rowerową.
Jako zasadę należy przyjąć:

- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami uzupełniającymi F-11
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23
- Oznaczenie obowiązującej organizacji ruchu samochodowego znakami uzupełniającymi F-19
- Oznaczenie zatoki autobusowej znakiem poziomym P-17

Jezdnia północna
Zaprojektowano drogę rowerową wydzieloną ze wspólnego pasa pieszo – rowerowego, zaprojektowano śluzę rowerową na wlocie skrzyżowania ul. Piłsudskiego – Podwale – Sądowej – Grabiszyńskiej. Przeniesiono słupki separujące.
Jako zasadę należy przyjąć:

- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami uzupełniającymi F-11
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23
- Oznaczenie linii warunkowego zatrzymania przed śluzą rowerową znakiem poziomym P-14

PRZEBUDOWA SKRZYŻOWANIA ULIC PIŁSUDSKIEGO – LELEWELA – KOŚCIUSZKI W CELU WYZNACZENIA PASÓW ROWEROWYCH

Skrzyżowanie ulic J. Piłsudskiego z J. Lelewela – przewidziano likwidację pasa do prawoskrętu w ul. Lelewela. Skręt w ul. J. Lelewela odbywać się będzie wspólnie z relacją „na wprost" w kierunku skrzyżowania z ul. Zielińskiego. Zaprojektowano wyniesienie skrzyżowania, na którym znajdą się przejazd rowerowy oraz przejście dla pieszych przez jezdnie ul. J. Lelewela, zaprojektowano również wyniesienie istniejącego przejścia dla pieszych przez ul. Piłsudskiego, łączącego stronę południową i północną ul. J. Piłsudskiego, na którym zaprojektowano drogę rowerową oraz przejście dla pieszych. Ograniczono dopuszczalną prędkość do 40 km/h.
Jako zasadę należy przyjąć:

- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a

- Oznaczenie drogi rowerowej znakami uzupełniającymi F-11
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23
- Oznaczenie wyniesienia obszaru skrzyżowania znakami A-11
- Oznaczenie ograniczenia prędkości znakami B-33
- Oznaczenie przejść dla pieszych znakami D-6 oraz P-10
- Oznaczenie wyniesienia skrzyżowania znakami A-11
- Umieszczenie znaku ostrzegawczego A-17

Skrzyżowanie ulic J. Piłsudskiego z T. Kościuszki – przewidziano wprowadzenie oznakowania poziomego informującego o obszarach wyłączenia z ruchu celem wydzielenia przejazdu drogi rowerowej przez ul. T. Kościuszki od ciągu pieszego. Ograniczono dopuszczalną prędkość do 40 km/h.
Jako zasadę należy przyjąć:

- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami uzupełniającymi F-11
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23
- Oznaczenie ograniczenia prędkości znakami B-33
- Oznaczenie wyniesienia skrzyżowania znakami A-11, P-14
- Umieszczenie znaku ostrzegawczego A-17
- Oznaczenie przejść dla pieszych znakami D-6 oraz P-10

ODCINEK OD DO SKRZYŻOWANIA UL. PIŁSUDSKIEGO / LELEWELA W KIERUNKU SKRZYŻOWANIA UL. PIŁSUDSKIEGO / T. ZIELIŃSKIEGO.

Jezdnia południowa

Wydzielono drogę rowerową od ruchu pieszego.
Jako zasadę należy przyjąć:

- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami uzupełniającymi F-11
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23

Jezdnia północna

Wydzielono drogę rowerową od ruchu pieszego.
Jako zasadę należy przyjąć:

- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami uzupełniającymi F-11
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23

PRZEBUDOWA SKRZYŻOWANIA ULIC PIŁSUDSKIEGO – ZIELIŃSKIEGO W CELU WYZNACZENIA PASÓW ROWEROWYCH

Na jezdni południowej skrzyżowania ul. Piłsudskiego oraz Zielińskiego zaprojektowano przejście dla pieszych oraz przejazd rowerowy łączące strony południową oraz północną ul. J. Piłsudskiego wraz z sygnalizacją świetlną. Zaprojektowano obszary wyłączenia we wlocie w ul. Zielińskiego wraz z pylonem drogowym U-5. Zlikwidowano prawy pas w ul. T. Zielińskiego wytyczając drogę rowerową po jezdni ul. T. Zielińskiego w kierunku ul. Bogusławskiego/Kolejowej. Wyznaczono przejazd rowerowy przez ul. T. Zielińskiego odseparowany od przejścia dla pieszych. Na wyspie przystanku autobusowego w ul. T. Zielińskiego doprojektowano sygnalizację świetlną.. Przed skrzyżowaniem z ul. J. Piłsudskiego kosztem chodnika został wyznaczony pas dla ruchu rowerowego wraz z nowo projektowany skrętem w kierunku zachodnim ul. J. Piłsudskiego.
Jako zasadę należy przyjąć:

- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23
- Oznaczenie obowiązującej organizacji ruchu samochodowego znakami uzupełniającymi F-18
- Oznaczenie przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych znakami D-6 oraz P-10

ODCINEK OD UL. SWOBODNEJ DO SKRZYŻOWANIA UL. J. PIŁSUDSKIEGO / T. ZIELIŃSKIEGO

Jezdnia wschodnia

Na skrzyżowaniu ulic Swobodnej i T. Zielińskiego zaprojektowano śluzę rowerową oraz pas rowerowy przez ul. Swobodną w kierunku ul. Piłsudskiego po jezdni ul. Zielińskiego. Na odcinku od skrzyżowania ul. Swobodnej i Zielińskiego do skrzyżowania z ul. Nasypową zaprojektowano drogę rowerową na jezdni ul. T. Zielińskiego. Na odcinku od ul. Nasypowej do ul. Bogusławskiego droga rowerowa została zaproponowana w chodniku ul. T. Zielińskiego. Na dalszym odcinku, aż do skrzyżowania z ul. Piłsudskiego ruch rowerów planuje się po jezdni ul. T. Zielińskiego wspólnie z ruchem pojazdów samochodowych..
Jako zasadę należy przyjąć:

- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a
- Oznaczenie obowiązującej organizacji ruchu pojazdów znakami uzupełniającymi F-18
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami uzupełniającymi F-11
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23
- Oznaczenie wyniesienia obszaru skrzyżowania znakami A-11
- Oznaczenie przejść dla pieszych znakami D-6 oraz P-10
- Oznaczenie wyniesienia skrzyżowania znakami A-11
- Umieszczenie znaku ostrzegawczego A-17

Jezdnia zachodnia
Na odcinku od skrzyżowania ul. J. Piłsudskiego do ul. Bogusławskiego droga rowerowa została poprowadzona po jezdni ul. T. Zielińskiego. Umożliwia to likwidacja pasa w relacji skrętu w ul. Bogusławskiego w kierunku ul. J. Lelewela. Od skrzyżowania ul. T. Zielińskiego z ul. Bogusławskiego do skrzyżowania z ul. Swobodną zaprojektowano drogę rowerową z przebiegiem po chodniku ul. T. Zielińskiego.
Jako zasadę należy przyjąć:

- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23
- Oznaczenie obowiązującej organizacji ruchu samochodowego znakami uzupełniającymi F-19
- Oznaczenie zatoki autobusowej znakiem poziomym P-17

ODCINEK OD DO SKRZYŻOWANIA UL. J. PIŁSUDSKIEGO / T. ZIELIŃSKIEGO W KIERUNKU SKRZYŻOWANIA UL. J. PIŁSUDSKIEGO / ŚWIDNICKIEJ.
Jezdnia południowa
Wydzielono drogę rowerową od ruchu pieszego. Miejsca postojowe dla pojazdów samochodowych zaprojektowano prostopadle do jezdni ul. J. Piłsudskiego. Pomiędzy miejscami postojowym oraz drogą rowerową zaprojektowano słupki przeszkodowe. Jednocześnie przewidziano korektę lokalizacji słupa ogłoszeniowego. Przed skrzyżowaniem z ul. G. Zapolskiej droga rowerowa została zaprojektowana na jezdni ul. J. Piłsudskiego. Zaprojektowano również przejazd rowerowy przez ul. G. Zapolskiej. Od ul. G. Zapolskiej droga rowerowa biegnie jezdnią ul. J. Piłsudskiego. Została ona oddzielona od ruchu pojazdów samochodowych słupkami przeszkodowymi, tworzącymi bufor bezpieczeństwa dla użytkowników drogi rowerowej. Zlikwidowano zatokę na wysokości hotelu Scandic oraz dokonano korekty lokalizacji słupów trakcji elektrycznej oraz oświetleniowych. Droga rowerowa została zaprojektowana jako część pasa w relacji w kierunku ul. Komandorskiej. W związku z powyższym pojazdy skręcające, w ul. Świdnicką w kierunku ul. Swobodnej muszą przeciąć drogę rowerową.
Jako zasadę należy przyjąć:

- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a
- Oznaczenie obowiązującej organizacji ruchu pojazdów znakami uzupełniającymi F-18
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami uzupełniającymi F-11
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23
- Oznaczenie wyniesienia obszaru skrzyżowania znakami A-11
- Oznaczenie przejść dla pieszych znakami D-6 oraz P-10
- Oznaczenie wyniesienia skrzyżowania znakami A-11
- Umieszczenie znaku ostrzegawczego A-17

Jezdnia północna
Wydzielono drogę rowerową od ruchu pieszego na jezdni ul. Piłsudskiego, dokonując korekty szerokości chodnika do 2,00 m. Droga rowerowa od ul. M. Bałuckiego w kierunku ul. T. Zielińskiego stanowi kontynuację istniejącej drogi rowerowej w ul. Piłsudskiego na odcinku od skrzyżowania z ul. Świdnicką.
Jako zasadę należy przyjąć:

- Wyznaczenie drogi rowerowej liniami P-7a
- Oznaczenie drogi rowerowej znakami poziomymi P-23

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

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

4.3 Oznakowanie poziome

W zakresie oznakowania poziomego przewidziano wykonanie:

Linie segregacyjne:

- P-1b – linia pojedyncza przerywana krótka
- P-1c – linia pojedyncza przerywana – wydzielająca
- P1d – 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-12- linia bezwzględnego zatrzymania
- P-13– linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów– modyfikacja rozmiaru dla drogi rowerowej
- P-14– linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów
- P-15 – trójkąt podporzadkowania
- P-17 – linia przystankowa

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”
- 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 odległości0,2m od piktogramu P-23

Usuwanie oznakowania poziomego

Oznakowanie poziome należy usunąć trwale bez uszkadzania nawierzchni drogowej.

4.4 Elementy BRD

W zakresie elementów BRD przewidziano:

- U-12c - słupki przeszkodowe stalowe typu CITY SP/IS-I05 kolor RAL 7016 usytuowane wzdłuż linii krawężnika w rozstawie 1,75 m w miejscach wskazanych na planie sytuacyjnym, odległość słupków od krawędzi jezdni 0,5 m
- U-16c- 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 odblaskiem), 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.) gwarantującego nieodkształcalność, brak uszkodzeń i powrót do pozycji pierwotnej po ewentualnej kolizji drogowej. Z jednostronnym lub dwustronnym znakiem typu C (folia II typu lub pryzmatyczna), o kształcie płaskiego prostopadłościanu z wyokrąglonymi krawędziami, o wysokości od 0,9 m do 1,2m i szerokości ok.15 cm, mocowany w fundamencie betonowym 0.5x0.5x0.75m z betonu C30/37
- tablice uchylne z elementami odblaskowymi U-24 o wysokości 0.3m zlokalizowane w odległości 0.5m od krawędzi pasa ruchu ogólnego i 0.2m od krawędzi pasa rowerowego. Uwaga: Na planie organizacji ruchu docelowego pokazano symbolicznie miejsca, na których należy ustawić słupki SP/IS-I05 z zachowaniem warunków i odległości podanych powyżej.

4.5 Standardy oznakowania

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z **"Szczegółowymi warunkami technicznymi 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 poziomego oznakowania dróg.**

Oznakowanie pionowe na sąsiednich ulicach w przypadku jego demontażu lub uszkodzenia należy odtworzyć w standardzie istniejącym. Lica znaków powinny spełniać wymogi zawarte w "Szczegółowych warunkach technicznych 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/ z zastosowaniem folii odblaskowej II typu.

Barwa i odblask projektowanych znaków powinny spełniać wymogi zawarte w tab. 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 płaskownik przytwierdzony do tarczy znaku, obejmy z możliwością regulacji w zależności od rodzaju i średnicy podpory (słupka),
- słupek prosty– rura stalowa ocynkowana Ř 60-70mm (u dołu z przyspawanymi tzw. „wąsami kotwiącymi", u góry zaślepiony, bądź z przyspawanym u dołu tzw. „kołnierzem" umożliwiającym przykręcenie do podłoża)
- słupek profilowany z wysięgnikiem – ocynkowany Ř 60-70mm u dołu z przyspawanymi tzw. Wąsami kotwiącymi", u góry zaślepiony
- wielkość znaków - dla całego opracowania z grupy wielkości „średnie" a dla dróg rowerowych „mini"

Wymagania dla znaków poziomych:

- oznakowanie grubowarstwowe w technologii termoplastycznej dla nawierzchnia chbitumicznych – białe i czerwone (śluzy, przejazdy i przecięcia oznaczone na planie 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 jako cienkowarstwowe 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 wymaganą 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:

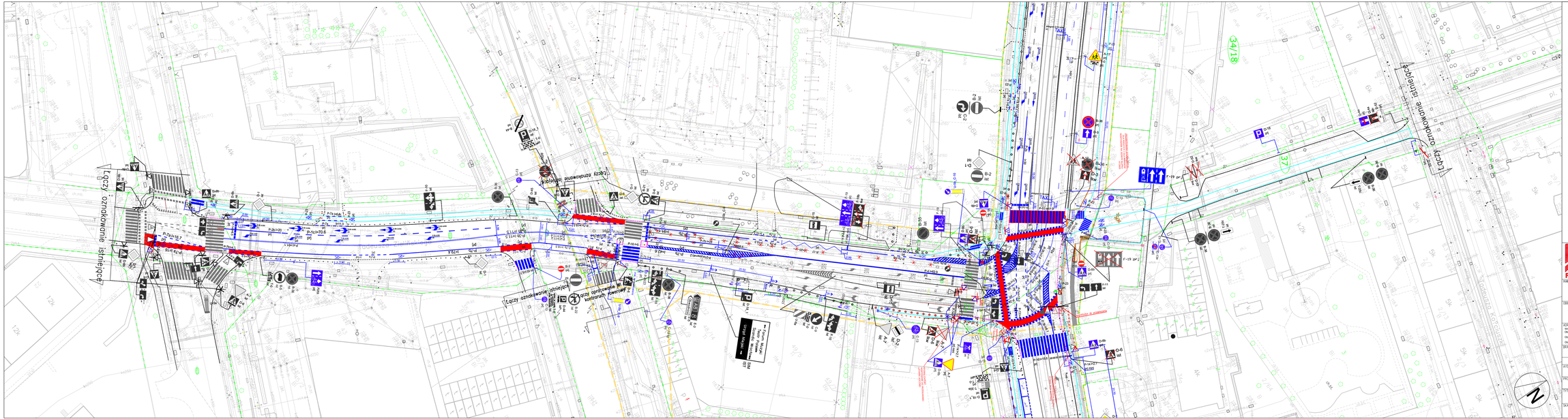
IV kwartał 2016 r. - I kwartał 2017r.

Projektant

mgr inż. Paweł Fried

7. Rysunki

ORD-1. Projekt organizacji ruchu docelowego – odcinek południe-północ
ORD-2. Projekt organizacji ruchu docelowego – odcinek wschód-zachód


Łączy oznakowanie istniejące
Łączy oznakowanie istniejące
Łączy oznakowanie istniejące

LEGENDA:

- zakres opracowania
- przeznaczenie terenu wg mpzp (1KDZ/1)
- granice przeznaczenia terenu wg mpzp
- granice działek
- istniejący krawężnik
- istniejący krawężnik obniżony
- istniejące obrzeże
- projektowany krawężnik betonowy 12x30x100cm
- projektowany krawężnik betonowy obniżony 12x30x100cm
- projektowane obrzeże betonowe 8x30x100cm
- projektowane wyniesienie – urządzenie brd nawierzchnia bitumiczna – beton asfaltowy AC 11S
- istniejąca latarnia do przesunięcia – projekt objęty odrębnym opracowaniem
- latarnia uliczna w nowej lokalizacji – projekt objęty odrębnym opracowaniem
- elementy do usunięcia
- istniejące słupki przeszkodowe do likwidacji
- projektowane słupki przeszkodowe typu CITY z aktualnego Katalogu Mebli Miejskich
- istniejące stojaki rowerowe w nowej lokalizacji
- projektowane stojaki rowerowe
- istniejąca wiata autobusowa w nowej lokalizacji
- istniejąca barierka w nowej lokalizacji
- istniejąca barierka do likwidacji lub przesunięcia
- istniejące oznakowanie poziome
- projektowane oznakowanie poziome
- istniejące oznakowanie pionowe
- istniejące oznakowanie pionowe do usunięcia
- projektowane oznakowanie pionowe

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: PROJEKT PRZEBUDOWY UL. PIŁSUDSKIEGO NA ODCINKU OD PL. LEGIONÓW DO UL. ŚWIDNICKIEJ ORAZ UL. ZIELIŃSKIEGO OD UL. PIŁSUDSKIEGO DO UL. SWOBODNEJ WE WROCŁAWIU W CELU WYZNACZENIA DRÓG I PASÓW ROWEROWYCH

BRANŻA: DROGI		STADIUM: PW
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	UPRAWNIENIA	PODPIS
ASYSTENT: mgr inż. Radosław Baranek	-	
PROJEKTANT: mgr inż. Paweł Fried	416/01/DUW cz. drogowa	

TYTUŁ RYSUNKU: PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU DOCELOWEGO

SKALA:	DATA:	NR RYSUNKU:	WYDANIE:
1:500	10.2016	ORD-2	1

ZDiUM
ZARZĄD DRÓG I UTRZYMANIA MIASTA

Wrocław, dnia 2016-07-22

Fried-Pol Paweł Fried

ul. Kłodnicka 2
54-218 Wrocław

TRP.404.21. 73431 **.2015.AG**

Dotyczy: Przebudowa ul. Piłsudskiego na odcinku od pl. Legionów do ul. Świdnickiej, oraz ul. Zielińskiego od ul. Piłsudskiego do ul. Swobodnej we Wrocławiu w celu wyznaczenia dróg i pasów rowerowych **– projekt nr 59 w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego.**

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, w odpowiedzi na pismo nr 3235/06/16 z dnia 22.06.2016 r. opiniuje w następujący sposób projekt organizacji ruchu docelowego dla ww. zadania:

- **negatywnie** w zakresie :
  - wyniesionego przejścia dla pieszych w ciągu ul.Piłsudskiego ze względu na brak możliwości zapewnienia ciągłości niwelety przejścia i przejazdu w obszarze torowiska tramwajowego - w celu poprawy bezpieczeństwa proponujemy wyposażenie przejścia i przejazdu w sygnalizację świetlną typu PDP, co dodatkowo poprawi obsługę relacji podporządkowanych na skrzyżowaniu z ul.Kościuszki (przejazd „w cieniu" fazy pieszo-rowerowej)
  - przebiegu ścieżki rowerowej po wschodniej stronie ul. Zielińskiego przy skrzyżowaniu z ul.Bogusławskiego – kolizja z obszarem akumulacji przed linią STOP oraz z mocno uczęszczanym chodnikiem zagraża bezpieczeństwu i płynności ruchu –relacje rowerową należy prowadzić wydzielonym pasem ruchu na jezdni wykorzystując jej szerokość i zakończyć za przejściem dla pieszych po czym umożliwić jazdę przy prawej krawędzi jezdni znakami P-27 do wydzielonej ścieżki przed skrzyżowaniem z ul.Piłsudskiego,
- **pozytywnie** oznakowanie w pozostałym zakresie pod warunkiem:
  - zapewnienia ciągłości przejścia i przejazdu rowerowego przez ul.Piłsudskiego przy skrzyżowaniu z ul.Lelewela – efektywna szerokość azylu nie zapewnia wymaganego poziomu bezpieczeństwa dla pieszych i rowerzystów.

Ponadto wnosimy uwagi:

1. zachować przejezdność - wymagane przepisami poszerzenia pasów ruchu na łukach szczególnie w obszarach skrzyżowań
2. nie projektować powierzchni wyłączonych z ruchu w obrębie torowisk tramwajowych
3. nie projektować piktogramów P-23 i strzałek kierunków w ciągu pasów rowerowych kiedy znajdują się one poprzecznie do pasów dla innych uczestników ruchu w obrębie skrzyżowań – znaki projektować na wlotach i wylotach skrzyżowań
4. na wlotach skrzyżowań, na pasach rowerowych znajdujących się w poziomie jezdni stosować oznakowanie kierunków ruchu analogicznie jak dla strumieni samochodowych (strzałki P-8 (pomniejszone) oraz korekta tablic F-10 i F-11)

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta
53-633 Wrocław, ul. Długa 49
www.zdium.wroc.pl; zdium@zdium.wroc.pl
tel: 71 355 90 76; fax: 71 355 08 66; fax: 71 373 49 06
NIP: 896-00-05-839

5. ze znakiem A-7 projektować tylko jeden inny znak - nadmiarowe znaki przenieść na odrębne konstrukcje
6. przy wlotach jednokierunkowych ścieżek rowerowych stosować linie P-3b oraz strzałki zgodne z kierunkiem ruchu
7. uzupełnić strzałki kierunku przy piktogramach P-23 na wszystkich jednokierunkowych odcinkach ścieżek rowerowych
8. usunąć symbole ekranów kontrastowych z sygnalizatorów, które nie mają ekranów
9. stosować pięć zestawów strzałek kierunków (P-8) oraz znaki F-10 na każdym z dwupasowych wlotów skrzyżowań o innej niż naturalna strukturze kierunkowej pasów ruchu ,
10. na ul.Piłsudskiego:
    a. znaki D-1 projektować do 50 metrów od skrzyżowań
    b. zachować oznakowanie F-10 przed ul.Lelewela w przypadku projektowania struktury kierunkowej pasów ruchu w oznakowaniu poziomym
    c. projektować strzałki skrętu w lewo na całej długości pasa do skrętu w lewo w ul.Kościuszki od pl.Legionów
    d. lokalizacje przejść dla pieszych przy przystanku autobusowym w rejonie pl.Legionów dostosować do geometrii peronu i zasięgu barierek
    e. uzupełnić znak C-9 na wyspie kanalizującej ruch na wlocie ul.Lelewela
    f. na wlocie ul.Lelewela zaprojektować do przeniesienia bliżej skrzyżowania znaki B-43/44 - dodatkowo zaprojektować piktogram znaku B-43
    g. zaprojektować piktogramy znaków B-33 przed wyniesionym przejściem
    h. na rampie przy przejściu przez ul.Piłsudskiego oddzielić linią P-2b przestrzeń dla pieszych od przestrzeni dla rowerzystów
    i. zachować spójne i normatywne szerokości pasów ruchu np. nieuzasadnione przewężenie pasa ruchu na wprost przy skrzyżowaniu z ul.Bałuckiego
    j. wydzielenie pasów ruchu stosować oznakowaniem poziomym w skosie min 1:5
    k. na wlocie wschodnim przy skrzyżowaniu z ul.Zielińskiego zaprojektować przesunięcie sygnalizatora „na wprost" nad zmienioną oś pasa ruchu „na wprost"
    l. przejazd rowerowy w poprzek wlotu ul.Zielińskiego oznakować znakami P-11 i D-6b (przejazd jednokierunkowy)
    m. uzupełnić przejście dla pieszych przez ścieżkę po płn. - zach. stronie skrzyżowania jw.
    n. uzupełnić i skorygować błędnie zlokalizowane oznakowanie kierunkowe pasów ruchu przed skrzyżowaniem z ul.Świdnicką (strzałki P-8) - zachować właściwe odległości względem linii P-14
    o. zabezpieczyć miejsce wjazdu rowerzysty na jezdnię przed skrzyżowaniem jw.
    p. w miejscu jw. rozróżnić na jezdni oznakowaniem poziomym miejsce przeznaczone na postój pojazdów przy hotelu (nr budynku 53-57) od obszaru akumulacji na wydzielonym pasie ruchu dla relacji prawoskrętnej - proponowana koperta P-20
11. na ul.Zielińskiego:

a. przeprowadzenia rowerzystów przez obszar skrzyżowania z ul.Bogusławskiego w kierunku ul. Piłsudskiego należy zaprojektować na jezdni wykorzystując dostępną szerokość i zakończyć za przejściem dla pieszych przy ul. Bogusławskiego (ominięcie stref kolizji z pojazdami przy linii P-13 i pieszymi w strefie akumulacji przed przejściem) - przebieg ciągu rowerowego kontynuować znakami P-27 aż do wydzielonej ścieżki bezpośrednio przed ul.Piłsudskiego
b. nie projektować oznakowania poziomego przejścia w obszarze azylu
c. zachować symetryczny podział pasów ruchu pod wiaduktem kolejowym
d. zaprojektować linie P-14 na pasie rowerowym przed przystankiem autobusowym
e. między bus pasem a kierunkiem przeciwny projektować linię P-4 - dostosować tablice F-18b
f. nie projektować linii P-14 przed przejściem dla pieszych od wewnętrznej strony skrzyżowania na wlocie ul.Zielińskiego do ul.Piłsudskiego
g. doprojektować dodatkowe przejście P-10 przez ścieżkę w narożniku płn.-zach. skrzyżowania z ul. Swobodna zapewniając skomunikowanie osygnalizowanego przejścia z chodnikiem po zachodniej stronie ul.Zielińskiego

12. uzupełnić domiary i wymiary projektowanego oznakowania
13. uzupełnić inwentaryzację oznakowania na wlotach bocznych
14. zaznaczyć granice styku z istniejącym oznakowaniem
15. oczyścić podkład ze zbędnych elementów - np. symbole trawnika w wielu miejscach pokrywają się z obszarami chodników i jezdni
16. po uzyskaniu zatwierdzenia przedłożyć do tutejszego Działu planszę wynikową organizacji ruchu przedstawiającą stan projektowany po realizacja zadania (bez znaków likwidowanych)
17. Zapewnić skrajnię poziomą i pionową przewidzianą nowymi wymaganiami Rozporządzenia - min skrajnia dla ścieżki rowerowej pionowa dla znaków wynosi 2,50 m i pozioma 0,5 m.
18. Zinwentaryzować :
    a. elementy SIM (mapa) ul. Piłsudskiego ,w rejonie pl. Legionów ,
    b. bariery przystankowe ul. Piłsudskiego ,w rejonie pl. Legionów ,
19. Przeanalizować sposób oznakowania pionowego i poziomego ścieżki , gdyż przy braku fizycznego odizolowania ścieżki od ciągu pieszego oraz dużym natężeniu ruchu pieszego proponowane oznakowanie (C-13) jest niewystarczające ;
20. Znaki dla rowerzystów projektować w rozmiarze „mini".
21. Nowe słupki przeszkodowe powinny być słupkami CITY o śr.76 mm- wg KMM SP/IS-I05 .
22. Opisać projektowane pinezki odblaskowe na wlocie Piłsudskiego - Zielińskiego.
23. Przeprojektować ist. oznakowanie pionowe na odc. wlotu z ul. Kościuszki do ul. Piłsudskiego w kierunku do pl. Legionów - w celu zapewnienie skrajni pionowej 2,5 m dla rowerzystów i widoczności dla kierowców (znaki na latarni) .
24. Oznakowanie zdemontowane, słupki , bariery - należy przekazać do magazynu ZDiUM.

- **pozytywnie** programy sygnalizacji <u>pod warunkami:</u>

- zapewnienia bezpieczeństwa przy ewakuacji rowerzystów z obszarów osygnalizowanych skrzyżowań stosując alternatywnie:
    1. przeliczenie prędkość ewakuacji grup kołowych na 4,2m/s kiedy obejmują one wydzielone pasy rowerowe
    2. dodatkowe sygnalizatory rowerowe dla projektowanych pasów rowerowych przyporządkowane odrębnym grupom sygnalizacyjnym uwzględniającym prędkość ewakuacji strumienia rowerowego 4,2 m/s
- zachowania niezmienionej numeracji istniejących detektorów na skrzyżowaniach ze względu na powiązania logiczne i funkcjonalne programów sygnalizacji różnych skrzyżowań

Ponadto wnosimy uwagi:

Programy lokalne

1. przeliczyć czasy miedzyzielone grup kołowych w związku z projektowanymi śluzami rowerowymi, które zmieniają lokalizację linii warunkowego zatrzymania dla pojazdów, co wpływa na długości dróg ewakuacji
2. uzupełnić rysunek z trajektoriami wykorzystywanymi do obliczeń wszystkich czasów międzyzielonych
3. projekt programów sygnalizacji uzupełnić o opis techniczny zgodnie z Rozporządzeniem
4. Programy startowy i końcowy projektować zgodnie z Rozporządzeniem
5. prędkość ewakuacji dla pojazdów przyjmować zgodnie z Rozporządzeniem (nie większą niż 50 km/h)
6. prędkość ewakuacji dla grup warunkowych przyjąć nie większą niż 30 km/h
7. uporządkować nazewnictwo grup i sygnalizatorów:
    - w przypadku trójkomorowych sygnalizatorów S-1a, S-3a stosować nazewnictwo grup kri a sygnalizatorów KRi – gdzie „i" oznacza numer sygnalizatora w zależności od kierunku wlotu
    - nazwy grup projektować małymi literami a nazwy sygnalizatorów dużymi

Skrzyżowanie ul. Zielińskiego – ul. Swobodnej (082):

8. Skorygować błędną nazwę ulicy Zielińskiego (w projekcie jest ulica Zielińska)
9. skorygować błędny symbol sygnalizatora K3b na schemacie skrzyżowania (jest kierunkowy zamiast ogólnego)

Skrzyżowanie ul. Piłsudskiego – ul. Zielińskiego (081):

10. zapewnić długość ciągłego sygnału zielonego dla pieszych zapewniających przekroczenie 100 % długości przejść z prędkością 1,4 m/s (dotyczy szczególnie długich przejść przez ul.Piłsudskiego)
11. przejazd rowerowy (grupa 13) w ciągu jednokierunkowej ścieżki rowerowej projektować jako jednokierunkowy (tylko sygnalizator R3a)

Programy systemowe

Uwagi ogólne

12. zamieszczać diagram oraz tabelę długości sekwencji na jednej stronie w taki sposób by w jednym wierszu mieściły się wszystkie informacje dotyczące danej sekwencji (w razie potrzeby, dla zachowania czytelności należy sporządzić je na formacie A3).

Skrzyżowanie Pl. Legionów (003):

13. poprawić nazewnictwo dla grupy 33 – zamiast stosowanego s1:SK7 na s1:SK6;
14. na schemacie „oznaczenie grup i pasów" uzupełnić wszystkie detekcje;
15. uzupełnić tabelę „dane systemowe ITS" o detektory o ID 56, 57, 58, 59 i 60 zgodnie z bazowym projektem systemowym.

Skrzyżowanie ul. Piłsudskiego – ul. Świdnickiej (004):

16. należy uwzględnić projektowany detektor rowerowy mac10 na schemacie „oznaczenie grup i pasów" oraz w tabeli „dane systemowe ITS";
17. należy dodać w diagramie poziomym nieuwzględnione grupy od 38 do 52;
18. należy na schemacie „oznaczenie grup i pasów" uzupełnić grupy sygnalizacyjne od 42 do 50 oraz wszystkie detekcje, np. detektory wirtualne kolejki;
19. należy dodać w diagramie skrzyżowania grupy 51 i 52;
20. należy uzupełnić tabelę „dane systemowe ITS" o detektory o ID 56, 57, 58 i 59 zgodnie z bazowym projektem systemowym;
21. należy zmienić zapis „Należy zachować zapisy mikroregulacji istniejące w terenie", na „Należy dostosować zapisy mikroregulacji istniejące w terenie do zmienionej numeracji sekwencji".

Skrzyżowanie ul. Piłsudskiego – ul. Zielińskiego (081):

22. ze względu na przesunięcie linii zatrzymań na wlocie zachodnim, należy dostosować do nowej organizacji ruchu położenie detektorów (pętli indukcyjnej w standardzie Capsys oraz pól wideodetekcji grup kołowych);
23. nie należy wprowadzać zmian w numeracji grup sygnalizacyjnych oraz detektorów;
24. w celu zachowanie powiązania zgodności numeracji detektorów obecności z numeracją odpowiadających im grup sygnalizacyjnych, należy zachować numerację istniejących grup kołowych oraz tramwajowych;
25. należy usunąć zapis dot. zachowania zasad mikroregulacji – przy całkowitej zmianie logiki funkcjonowania skrzyżowania, zachowanie zasad mikroregulacji jest niemożliwe;
26. należy uzgodnić z WIM rodzaj priorytetu tramwajowego oraz procedury ochronne dla grup kołowych, pieszych oraz rowerowych,
27. z uwagi na likwidację otwarć warunkowych (w projekcie grupa 18), należy wydłużyć otwarcie grupy 11 do sekwencji 10 włącznie – istotne dojście do przystanku autobusowego;
28. z uwagi na brak otwarcia grupy 18, należy rozważyć jej likwidację.

Skrzyżowanie ul. Zielińskiego – ul. Swobodnej (082):

29. należy usunąć zapis o adaptacyjności sekwencji bezpieczeństwa – błąd w dokumentacji źródłowej;
30. należy zmienić zapis „Należy zachować zapisy mikroregulacji istniejące w terenie", na „Należy dostosować zapisy mikroregulacji istniejące w terenie do zmienionej organizacji ruchu na wlocie południowym".

Z upoważnienia Dyrektora
NACZELNIK WYDZIAŁU
Barbara Malarska

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

Otrzymują:
1. Adresat
2. aa

FRIED-POL Paweł Fried
ul. Kłodnicka 2-G
54-218 Wrocław

Wrocław, 5 października 2016 r.

WIM-EM.7221.63.2016.DSZ

Dotyczy: uzgodnienia zmiany w projekcie organizacji ruchu docelowego dla zadania „Przebudowa ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Legionów do ul. Świdnickiej oraz ul. Zielińskiego od ul. Piłsudskiego do ul. Swobodnej we Wrocławiu w celu wyznaczenia dróg i pasów rowerowych" pod wiaduktem kolejowym linii kolejowej nr 271 relacji Wrocław Główny - Poznań Główny w km 0,927.

W odpowiedzi na pismo z dnia 19 września 2016r. dotyczące uzgodnienia zmiany w projekcie organizacji ruchu docelowego dla zadania „Przebudowa ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Legionów do ul. Świdnickiej oraz ul. Zielińskiego od ul. Piłsudskiego do ul. Swobodnej we Wrocławiu w celu wyznaczenia dróg i pasów rowerowych" pod wiaduktem kolejowym linii kolejowej nr 271 relacji Wrocław Główny - Poznań Główny w km 0,927, uprzejmie informuję, że odrzucam przedłożoną zmianę w projekcie.

Projekt organizacji ruchu docelowego dla przedmiotowego zadania został zatwierdzony w Wydziale Inżynierii Miejskiej dnia 26 sierpnia 2016 r. Przedłożona zmiana projektu polega na zamontowaniu bariery ochronnej pod wiaduktem kolejowym po zachodniej stronie ul. Zielińskiego pomiędzy istniejącymi słupami wiaduktu a projektowaną drogą dla rowerów. Rozwiązanie to zawęża efektywną szerokość drogi dla rowerów i ogranicza swobodę ruchu rowerzystów.

W związku z powyższym, po rozpatrzeniu złożonego projektu, informuję iż odrzucam przedłożoną zmianę w projekcie organizacji ruchu docelowego dla zadania „Przebudowa ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Legionów do ul. Świdnickiej oraz ul. Zielińskiego od ul. Piłsudskiego do ul. Swobodnej we Wrocławiu w celu wyznaczenia dróg i pasów rowerowych" pod wiaduktem kolejowym linii kolejowej nr 271 relacji Wrocław Główny - Poznań Główny w km 0,927.

Niniejszego odrzucenia dokonano działając na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jednolity Dz. U.2012.1137 z dnia 18.10.2012r. z późn. zm.), w związku z § 3, ust. 1, pkt 1 i 3

Wydział Inżynierii Miejskiej
Dział Zrównoważonej Mobilności
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

oraz § 8, ust. 2, pkt 3, *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. 2003.177.1729 z dnia 14.10.2003 r.).

Z up. Prezydenta
Elżbieta Nowak
Z-ca Dyrektora Wydziału

Do wiadomości:

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

FRIED-POL Paweł Fried
ul. Kłodnicka 2-G
54-218 Wrocław

Wrocław, 7 października 2016 r.

WIM-EM.7221.62.2016.DSZ

Dotyczy: zatwierdzenia organizacji ruchu docelowego wraz z programami sygnalizacji świetlnej dla zadania „Przebudowa ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Legionów do ul. Świdnickiej oraz ul. Zielińskiego od ul. Piłsudskiego do ul. Swobodnej we Wrocławiu w celu wyznaczenia dróg i pasów rowerowych".

W odpowiedzi na pismo o sygnaturze 328/09/16 z dnia 5 września 2016 r. w sprawie zatwierdzenia korekty projektu organizacji ruchu docelowego w związku z projektem przebudowy ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Legionów do ul. Świdnickiej oraz ul. Zielińskiego od ul. Piłsudskiego do ul. Swobodnej we Wrocławiu w celu wyznaczenia dróg i pasów rowerowych, uprzejmie informuję, że zatwierdzam przedłożoną dokumentację z następującymi uwagami:

1. dokonać korekty oznakowania drogi dla pieszych i rowerów w rejonie skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Świdnicką:
   1) w miejscu projektowanego znaku C-13/16 przy pasie do skrętu w prawo zaprojektować znak C-13/16a,
   2) projektowane piktogramy P-23 i P-26 zlokalizować jako lustrzane odbicie na trasie ruchu pieszych i rowerzystów od skrzyżowania do bramy pomiędzy bankiem BZ WBK a hotelem Scandic.
2. uzupełnić projekt o informację o projektowanej nawierzchnię pomiędzy projektowanym a istniejącym krawężnikiem ul. Lelewela.
3. Po wschodniej stronie ul. Zielińskiego pomiędzy ul. Bogusławskiego a ul. Piłsudskiego, w miejscu projektowanego znaku C-13/16 na wysokości początku drogi dla rowerów zaprojektować znak C-13.

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.2012.1137 z dnia 18.10.2012r. 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.*

Wydział Inżynierii Miejskiej
Dział Zrównoważonej Mobilności
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

w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2003.177.1729 z dnia 14.10.2003 r.).

Na podstawie § 8 ust. 7 cytowanego rozporządzenia określam termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu do dnia 30 kwietnia 2017 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.

Z up. Prezydenta
Elżbieta Nowak
Zastępca Dyrektora Wydziału

Do wiadomości:
1. aa
2. Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, ul. Długa 49, 53-63 Wrocław