

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

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

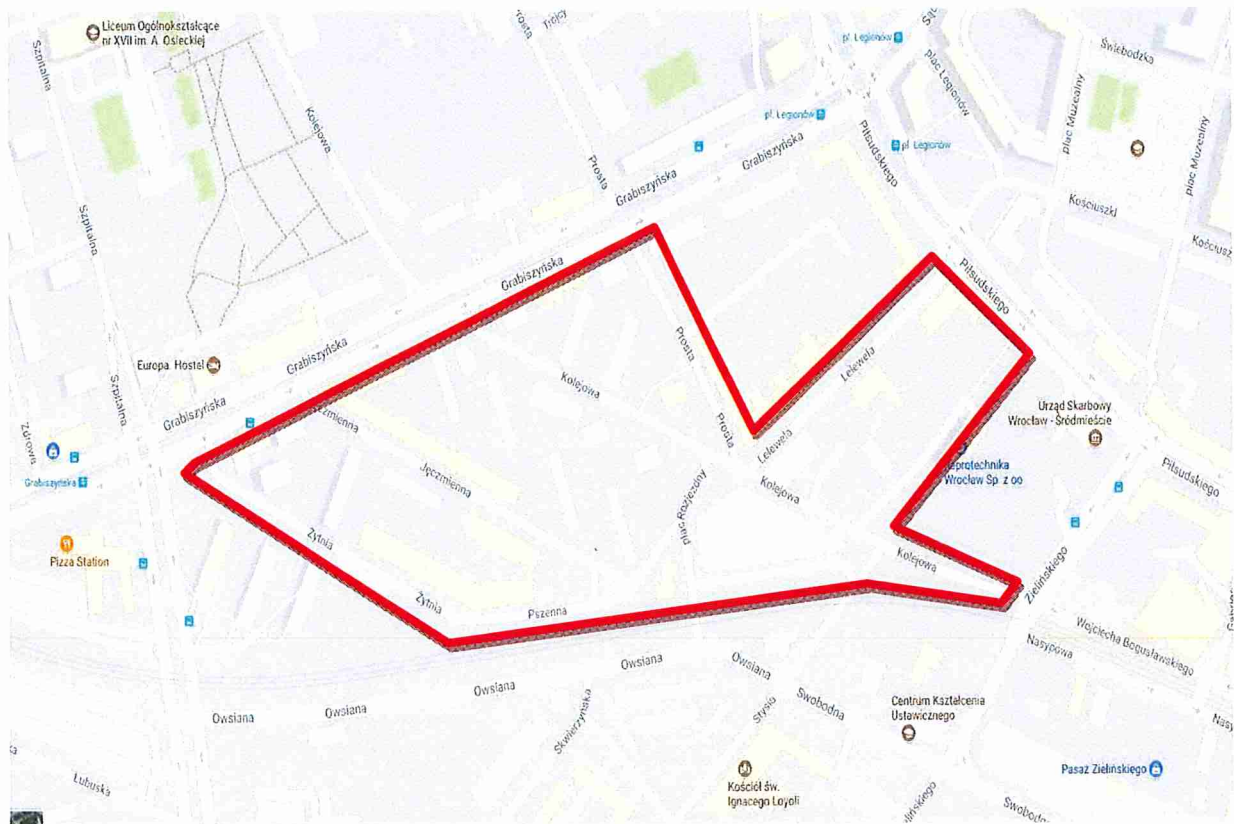
# **SPIIS ZAWARTOŚCI**

- 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 określam 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.

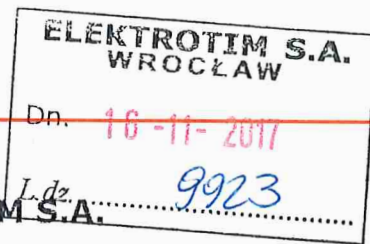
Niniejsze zatwierdzenie jest ważne wyłącznie z opieczętowanym projektem organizacji ruchu.

Z up. PREZYDENTA

*Gracyna Nosek*  
KIEROWNIK DZIAŁU  
Organizacji Ruchu Drogowego

Do wiadomości:

1. ZDiUM
2. a/a



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@zdiwm.wroc.pl](mailto:agnieszka.gorska@zdiwm.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 Jęczmienną 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 Jęczmiennej 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 wyłączane 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 wyłączane 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**

