INWESTOR	**Gmina Wrocław** **50-141 Wrocław, pl. Nowy Targ 1-8**
PRZEDSTAWICIEL INWESTORA	ZDiUM ZARZĄD DRÓG I UTRZYMANIA MIASTA WE WROCŁAWIU **Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta** 53-633 Wrocław, ul. Długa 49 tel. 71 355 90 76 www.zdium.wroc.pl
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	DRO-KOM BIURO PROJEKTOWE **DRO-KOM Damian Geisler** Rościsławice, ul. Łąkowa 8 55-120 Oborniki Śląskie **T, F** +48 71 310 95 39 **M** +48 502 289 071 **dro-kom@wp.pl, drokom@op.pl**
NAZWA ZADANIA	***PRZEBUDOWA DROGI W ZAKRESIE BUDOWY BUSPASA - UL. KRZYWOUSTEGO OD MOSTU NA RZ. WIDAWIE DO ZJAZDU Z PARKINGU PRZY C.H. KORONA WE WROCŁAWIU***
KATEGORIA OBIEKTU	***XXV, XXVI***
TEMAT OPRACOWANIA	***PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI W ZAKRESIE BUDOWY BUSPASA - UL. KRZYWOUSTEGO OD MOSTU NA RZ. WIDAWIE DO ZJAZDU Z PARKINGU PRZY C.H. KORONA WE WROCŁAWIU***

NUMERY DZIAŁEK OBJĘTYCH INWESTYCJĄ		
Arkusz Mapy	Obręb	Numer Działki
AM-3	*Kowale*	*9*
AM-1	*Kowale*	*10/2*

BRANŻA	STADIUM DOKUMENTACJI	UMOWA
DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU - ANEKS	**PROJEKT WYKONAWCZY**	TXU/TRP/227/184/2019

BRANŻA	Zespół projektowy	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data
ORG RUCHU	Projektant	**mgr inż. Damian Geisler**	7342/3/39/97		11.2020
	Sprawdzający	**mgr inż. Ewelina Dragań**	242/DOŚ/07		11.2020

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
ZATWIERDZONO
w dniu 18.11.2020 r.
termin ważności 30.03.2022 r.

Z up. PREZYDENTA
Agnieszka [illegible]zewska
KIEROWNIK DZIAŁU

OPIS TECHNICZNY

do aneksu do projektu docelowej organizacji ruchu dla przebudowy drogi w zakresie budowy buspasa - ul. Krzywoustego (DK98) od mostu na rzece Widawie do zjazdu z parkingu przy C.H. Korona we Wrocławiu

1. Podstawa opracowania

- Umowa z zamawiającym.
- Mapa zasadnicza w skali 1:500.
- Wytyczne szczegółowe.
- Inwentaryzacja ulicy.
- Uzgodnienia międzybranżowe.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2018 r.poz. 2068, z 2019 r. poz. 698. z póź. zm.)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2019 r.poz. 1186, 1309, 1524 z póź. zm)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 r., poz. 124 z póź. zm.)
- 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" /Załącznik do Dz. U. Nr 220, poz. 1314 z dnia 03.07.2015 r./
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu Drogowym (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1990. 2244, 2322, z 2019 r. poz. 53, 60 z póź. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru na tym zarządzeniem (Dz.U. z 2017 r. poz. 784 ze zmianami.)
- Katalog Mebli Miejskich Wrocławia
- Katalog Standardów Nawierzchni Chodników dla Wrocławia
- Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia - Załącznik nr 2 do Zarządzenia Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005 r.
- Parkingi rowerowe – wytyczne. Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego. Wrocław, luty 2009 r.

2. Stan istniejący

Ulica Krzywoustego zlokalizowana jest w północno-wschodniej części Wrocławia na granicy dzielnic Zakrzów i Psie Pole. Stanowi ciąg drogi gminnej z Wrocławia do Warszawy i jest jedną z podstawowych ulic układu komunikacyjnego Wrocławia.

Odcinek poszerzenia objęty opracowaniem o długości 312 m zlokalizowany jest pomiędzy mostem na rzece Widawa (ok. 75 m od obiektu w kierunku centrum) a estakadą w ciągu ul. Kowalskiej w rejonie zjazdu na teren C.H. Korona. Odcinek poszerzenia objęty opracowaniem o długości 126 m zlokalizowany jest w rejonie

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
Wydział Inżynierii Miejskiej

wyjazdu na teren C.H. Korona. Projektowany nowy peron zlokalizowany jest na jezdni bocznej ul. Krzywoustego obsługującej parking przed C.H. Korona.

Przedmiotem opracowania jest jednokierunkowa dwupasowa, asfaltowa jezdnia północna prowadząca ruch samochodowy w kierunku centrum miasta. Natężenia ruchu kołowego są duże. Na odcinku nie występują ograniczenia ruchu ciężarowego. Ulicą prowadzony jest również ruch komunikacji zbiorowej. Obowiązuje ograniczenie prędkości do 70 km/h.

Wzdłuż jezdni od strony północnej występują na odcinku poszerzenia ciągi piesze nieutwardzone, są one jednak oddzielone od jezdni pasem zieleni o zróżnicowanie szerokości i ich nawierzchnia nie będzie kolidować z prowadzonymi pracami związanymi z poszerzeniem jezdni. Na dalszym odcinku w kierunku planowanego peronu od wjazdu na jednię boczną obsługującą parking zlokalizowane są chodniki utwardzone.

W jezdni poza wpustami deszczowymi nie występuje żadna infrastruktura podziemna z wyjątkiem dwóch poprzecznych przejść sieci wodociągowej 250 mm i sieci elektroenergetycznej kablowej NN. W bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej jezdni (poza obrysem krawężników) występuje po stronie północnej oświetlenie uliczne oraz sieć teletechniczna a po stronie południowej w pasie rozdziału sieć teletechniczna i wodociągowa.

Jezdnia od strony pasa rozdziału wyposażona jest w barierę energochłonną stalową. Wzdłuż krawędzi jezdni w pasie rozdziału po stronie południowej występują drzewa częściowo zlokalizowane bardzo blisko istniejącej krawędzi jezdni.

Jednia posiada odwodnienie w postaci wpustów deszczowych zlokalizowanych po obu stronach jezdni, z których wody opadowe odprowadzane są do istniejącej kanalizacji deszczowej w jezdni południowej bądź po północnej stronie remontowanej jezdni (od strony C.H. Korona).

Jednia obsługująca parking przed C.H. Korona pełniąca jednocześnie rolę łącznika z ul. Kowalską posiada nawierzchnię bitumiczną. Jest to jezdnia dwupasowa o szerokości ok. 6,50-7,00 m jednokierunkowa.

Skrzyżowania, zjazdy i wloty istniejące objęte opracowaniem:

- skrzyżowanie/zjazd z jezdni bocznej obsługującej C.H. Korona - jezdnia główna ul. Krzywoustego

Skrzyżowania, zjazdy i wloty istniejące sąsiadujące w ciągu drogi krajowej DK98:

- od strony zachodniej poszerzenia - skrzyżowanie/zjazd z jezdni głównej ul. Krzywoustego (droga gminna klasy G) - jezdnia boczna obsługująca C.H. Korona oraz łącznik do ul. Kowalskiej (droga Gminna) - na granicy opracowania - strona północna jezdni bez ingerencji w geometrie ulicy
- od strony wschodniej skrzyżowanie z ul. Jana III Sobieskiego (kontynuacja drogi gminnej) węzeł dwupoziomowy - odległości od najbliższej łącznicy wyjazdowej - **150 m**
- od strony zachodniej skrzyżowanie Krzywoustego - Kromera - Bruknera - odległość od opracowania - **220 m**

URZĄD M... WROCŁAWIA
Wydz... Zasobów Miejskiej

4. Rozwiązania projektowe

4.1. Zmiany w docelowej organizacji ruchu

W ramach aneksu przeodziano korektę oznakowania poziomego i pionowego polegająca na dopuszczaniu wjazdu z ul. Krzywoustego na teren jezdni obsługującej parking przy C.H. Korona bezpośrednio z projektowanego bus-pasa (bez konieczności objazdu przez rondo na ul. Kowalskiej.

4.2 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.

Barwa i odblask projektowanych znaków powinny spełniać wymogi zawarte w tab. 1.3 do 1.7 w/w rozporządzenia.

Znaki pionowe i poziome oraz urządzenia BRD 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 Ø 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 Ø 60-70mm u dołu z przyspawanymi tzw. Wąsami kotwiącymi", u góry zaślepiony
- wielkość znaków - dla całego opracowania z grupy wielkości „średnie"
- na tarczach znaków oznakowania docelowego obok tabliczki znamionowej należy umieścić naklejkę wykonaną z folii odblaskowej typu I oznaczającą zarząd drogi, Inwestora i datę montażu znaku (trwale zaznaczoną poprzez wycięcie lub przedziurkowanie) wg poniższego wzoru o wymiarach 80 x 30 mm:

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
ZDiUM ZARZĄD DRÓG I UTRZYMANIA MIASTA WE WROCŁAWIU												2019
												2020
												2021
												2022
												2023
												2024
Inwestor:												

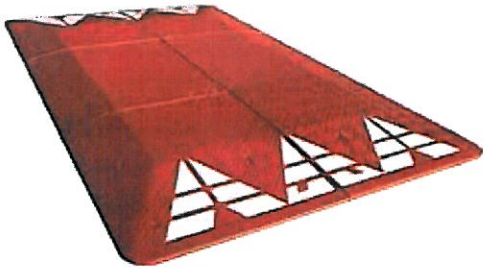
Wymagania dla znaków poziomych:

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
Wydział In... miejskiej

- oznakowanie grubowarstwowe w technologii termoplastycznej dla nawierzchniach bitumicznych
- 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
- usuwanie oznakowania przeprowadzać w technologii mało inwazyjnej, w przypadku uszkodzenia nawierzchni jezdni należy wykonać jej uzupełnienie.

Wymagania dla urządzeń BRD:

- wyspa azylowa - elementy azylu 50x50cm, wykonane z tworzywa sztucznego prefabrykowanego, masa chemoutwardzalna koloru czerwonego, elementy zewnętrzne z obrzeżami białymi (z odblaskiem), montowane do podłoża za pomocą kołków rozporowych, kotew do betonu lub chemicznych na głębokość w nawierzchni min. 15 cm, zasłonięte przez zaślepki barwy czerwonej.
- U–5a „pylon" - jednolity słupek przeszkodowy wykonany z tworzywa syntetycznego, na powierzchni słupka pasy pionowe z folii pryzmatycznej typu 2, koloru żółtego. Trwale mocowany do podłoża za pomocą tzw. „kołnierza" z tworzywa sztucznego i śrub (niewymagający słupka nośnego), montowane do podłoża przy pomocy kołków rozporowych, kotew do betonu lub chemicznych na głębokość w nawierzchni min. 15 cm
- progi zwalniające wyspowe o wymiarach 1,8x3m z gumy odpornej na UV o strukturze antypoślizgowej



- w przypadku uszkodzenia nawierzchni jezdni podczas usuwania progów należy wykonać jej uzupełnienie.

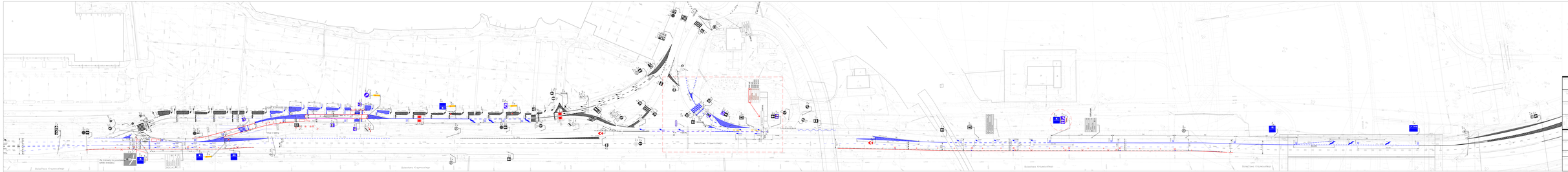
5. Uwagi końcowe

Docelową organizację ruchu wprowadzić zgodnie z uwagami zatwierdzenia Wydziału Inżynierii Miejskiej UM Wrocław oraz wytycznymi ZDiUM we Wrocławiu.

Opracował:

mgr inż. Damian Geisler

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
Wydział Inżynierii Miejskiej


Bolesława Krzywoustego
Bolesława Krzywoustego
Bolesława Krzywoustego