



FRIED-POL Paweł Fried

ul. Kłodnicka 2; 54-218 Wrocław

tel. 071 727 10 02,

e-mail: biuro@friedpol.pl

NR OPRACOWANIA:

PW/ZA/ORD/16

EGZEMPLARZ NUMER:

**PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU DOCELOWEGO
DLA PRZEBUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ I CHODNIKA
WZDŁUŻ UL. ŻMIGRODZKIEJ NA ODCINKU
OD UL. NA POLANCE DO UL. KASPROWICZA WE WROCŁAWIU**

| | |
|------------------|--|
| Adres inwestycji | Wrocław, skrzyżowanie ulicy Żmigrodzkiej z ulicą Zawalną Obręb Kleczków, dz. nr: 26 AM-1 Obręb Różanka, dz. nr: 1dr AM-13, 139dr AM-14 Obręb Karłowice, dz. nr: 63 AM-6 |
| 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: 10.2016 | 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.

październik 2016

SPIS ZAWARTOŚCI

| | |
|---|---|
| 1. Przedmiot inwestycji | 3 |
| 2. Podstawa opracowania | 3 |
| 3. Cel i zakres opracowania | 3 |
| 4. Rozwiązania projektowe | 4 |
| 4.1. Projektowane zagospodarowanie terenu i rozwiązania komunikacyjne | 4 |
| 5. Organizacja ruchu docelowego i oznakowanie | 4 |
| 6. Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu | 5 |
| 7. Rysunki | 6 |
| Orientacja..... | 7 |
| ORD-01. Plan sytuacyjny | 8 |

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU DOCELOWEGO DLA PRZEBUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ I CHODNIKA WZDŁUŻ UL. ŻMIGRODZKIEJ NA ODCINKU OD UL. NA POLANCE DO UL. KASPROWICZA WE WROCŁAWIU

Wrocław, skrzyżowanie ulicy Żmigrodzkiej z ulicą Zawalną

Obręb Kleczków, dz. nr: 26 AM-1

Obręb Różanka, dz. nr: 1dr AM-13, 139dr AM-14

Obręb Karłowice, dz. nr: 63 AM-6

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszej inwestycji jest przebudowa ulicy Żmigrodzkiej na odcinku od mostu Trzebnickiego do ul. J. Kasprowicza we Wrocławiu wraz z wyniesieniem organizacji 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, luty 2016.

3. Cel i zakres opracowania

3.1. Obszar oddziaływania

Obszar oddziaływania niniejszej inwestycji mieści się w granicach działek nr:

- Obręb Kleczków, dz. nr: 26 AM-1

- Obręb Różanka, dz. nr: 1dr AM-13, 139dr AM-14

- Obręb Karłowice, dz. nr: 63 AM-6.

3.2. Opis stanu istniejącego

Ulica Żmigrodzka na odcinku leżącym na obszarze opracowania niniejszego projektu jest ulicą dwujezdniową dwupasmovą o dużym natężeniu ruchu pojazdów kołowych.

Nawierzchnia zjazdu w ulicę Na Polance na obszarze objętym niniejszym opracowaniem wykonana jest z betonu asfaltowego. Przez przedmiotowy zjazd przebiega przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerzystów. Ruch pieszy i kołowy sterowany jest na tym skrzyżowaniu sygnalizacją świetlną.

Nawierzchnia zjazdu w ulicę Zawalną na obszarze objętym niniejszym opracowaniem wykonana jest z kostki brukowej. Przez przedmiotowy zjazd przebiega przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerzystów. Ruch pieszy i kołowy sterowany jest na tym skrzyżowaniu sygnalizacją świetlną.

Nawierzchnia zjazdu w ulicę J. Kasprowicza na obszarze objętym niniejszym opracowaniem wykonana jest z betonu asfaltowego. Przez przedmiotowy zjazd przebiega przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerzystów. Ruch pieszy i kołowy sterowany jest na tym skrzyżowaniu sygnalizacją świetlną.

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.

4. Rozwiązania projektowe

4.1. Projektowane zagospodarowanie terenu i rozwiązania komunikacyjne

Projektuje się wymianę nawierzchni drogi rowerowej chodnika wzdłuż ul. Żmigrodzkiej na odcinku od mostu Trzebnickiego do skrzyżowania z ul. J. Kasprowicza razem z korektą przebiegu przejazdu rowerowego przez ul. Kasprowicza oraz projektuje się drogę rowerową po wschodniej stronie ul. Żmigrodzkiej za skrzyżowaniem z ul. J. Kasprowicza na odc. 12 m. Jednocześnie na zjeździe z mostu Trzebnickiego projektuje się przebudowę istniejącego przejścia dla pieszych oraz przejazdu rowerowego. Na przejazdach przez skrzyżowanie z ul. Zawalną projektuje się wymianę nawierzchni oraz montaż sygnalizacji świetlnej dla pieszych i rowerzystów. Na nowej nawierzchni bitumicznej wykonane zostanie oznakowanie poziome wyznaczające przebieg przejść dla pieszych oraz przejazdu dla rowerzystów. Celem uniknięcia kolizji ruchu pieszego oraz rowerowego projektuje się oddzielenie ruchu ciągów pieszych od ciągów rowerowych.

Niniejszy projekt nie zakłada zmian w układzie geometrycznym zjazdu z ulicy Żmigrodzkiej w ulicę Zawalną ani zmian w istniejącym ukształtowaniu wysokościowym nawierzchni.

5. Organizacja ruchu docelowego i oznakowanie

Organizacja ruchu docelowego wzdłuż ulicy Żmigrodzkiej przedstawiono na rys. **D-1**, obejmuje wykonanie oznakowania poziomego, pionowego oraz budowę sygnalizacji świetlnej dla ruchu pieszego i rowerowego.

Ciąg pieszo – rowerowy oznakowano znakami poziomymi wyznaczającymi: przejście dla pieszych (P-10), przejazd dla rowerzystów (P-11) oraz pionowymi: droga pieszo – rowerowa (C-13/16), przejście dla pieszych i rowerzystów (D-6a), droga rowerowa C-13.

5.1. Oznakowanie pionowe

- 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, obejmujący z możliwością regulacji w zależności od rodzaju i średnicy podpory (stępka),
- słupek prosty– rura stalowa ocynkowana \varnothing 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 \varnothing 60-70mm u dołu z przyspawanymi tzw. Wąsami kotwiącymi”, u góry zaślepiony

Znaki drogowe pionowe – usytuowane w odległości min. 0,5m od krawędzi jezdni od najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku i wysokości min. 2,5 m mierząc od poziomu nawierzchni drogi do jego dolnej krawędzi. Znaki powinny być wykonane z grupy wielkości: **średnie**, jedynie znaki C-13 projektować jako **mini**.

2,5 m (w obszarze zabudowanym na chodnikach lub poboczach przy występującym ruchu pieszym), odległość krawędzi znaku od krawędzi jezdni (krawężnika): 0,5-2,0 m - na ulicy z chodnikiem.

Słupki przeszkodowe projektować CITY o średnicy 76mmwg. KMM SP/IS-105, w górnej części oklejone odblaskowo .

5.2. 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 uszorstniającym powinny odpowiadać wymaganiom 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.

Istniejące oznakowanie poziome - w zakresie korekty przejazdów rowerowych i przejść dla pieszych - należy trwale usunąć, dopiero wykonywać nowe oznakowanie.

6. Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu

Wprowadzenie stałej organizacji ruchu związanej z wykonaniem ww. inwestycji planowane jest na okres: **IV kwartał 2016 r.**

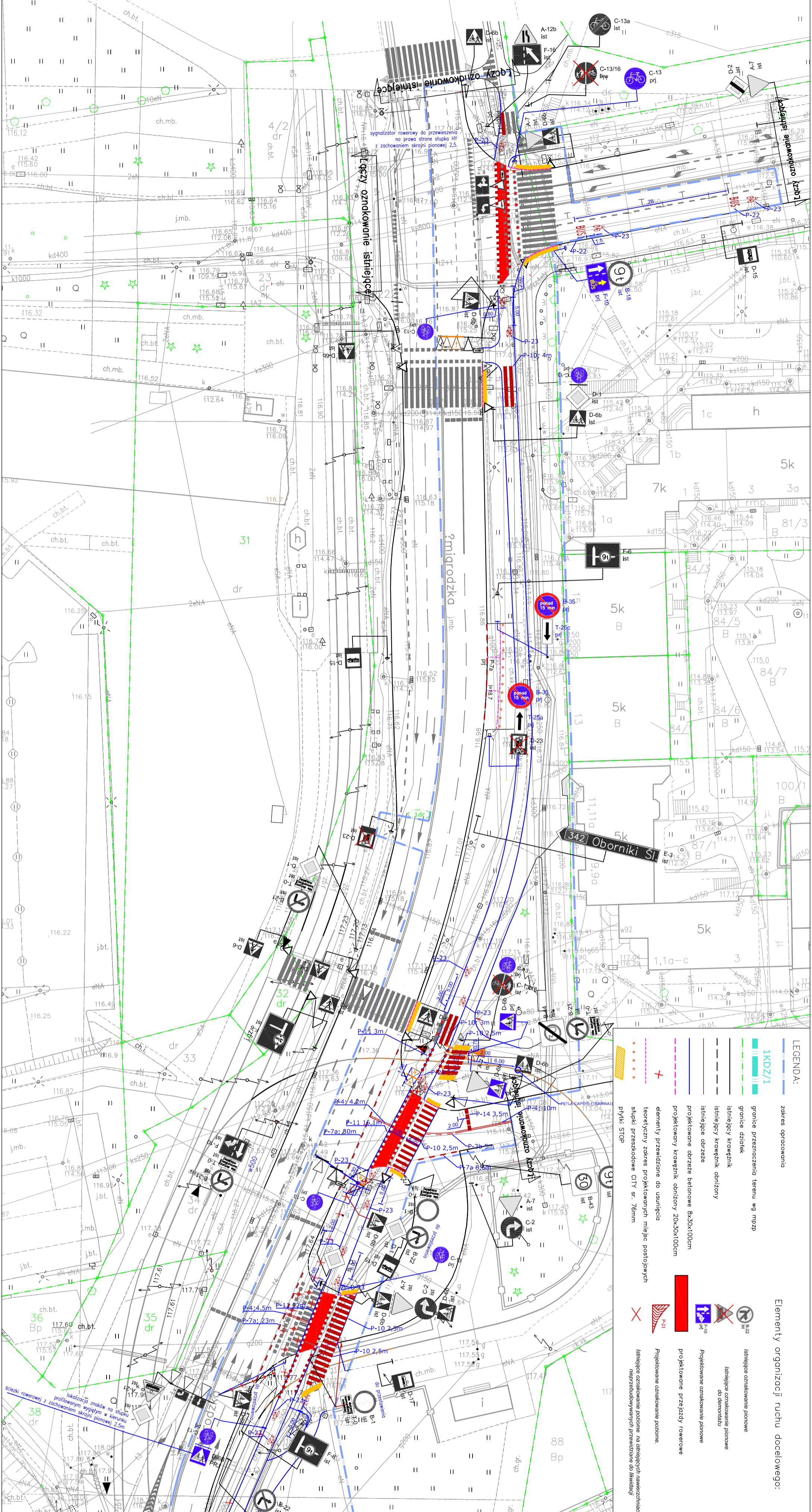
Projektant
mgr inż. Paweł Fried

Projekt organizacji ruchu docelowego dla przebudowy ścieżki rowerowej i chodnika wzdłuż ul. Żmigrodzkiej na odcinku od ul. Na Polance do ul. Kasprowicza we Wrocławiu

7. Rysunki

Orientacja





LEGENDA:

- zakres opracowania
- granicę przeznaczenia terenu wg mpzp
- granicę działek
- istniejący krawężnik
- istniejący krawężnik obniżony
- istniejące obrzeże
- projektowane obrzeże betonowe 8x30x100cm
- projektowany krawężnik obniżony 20x30x100cm
- elementy przewidziane do usunięcia
- teoretyczny zakres projektowanych miejsc postojowych
- stłuki przeszklone CITY sr. 76mm
- pyłki STOP

Elementy organizacji ruchu docelowego:

- istniejące oznakowanie pionowe
- istniejące oznakowanie pionowe od demontażu
- projektowane oznakowanie pionowe
- projektowane przejścia rowerowe
- projektowane oznakowanie poziome
- istniejące oznakowanie poziome na istniejących nawierzchniach
- nawierzchniowy materiał przewidziany do likwidacji

| | |
|--|--|
| BIURO PROJEKTOWE FRIED-POL FRIED-POL Paweł Fried ul. Kłodnicka 2, 54-218 Wrocław tel. 071 727 10 02, e-mail: biuro@friedpol.pl | |
| INWESTOR GMINA WROCLAW REPREZENTOWANA PRZEZ ZDIUM UL. DŁUGA 49, 53-633 WROCLAW | |
| OBIEKT: | PRZEBUDOWA ŚCIEŻKI ROWEROWEJ I CHODNIKA WZDŁUŻ UL. ŻMIGRODZKIEJ NA ODCINKU OD UL. NA POLANIE DO UL. KASPROWICZA WE WROCLAWIU |
| ADRES INWESTYCYJNY | Wrocław, skrzyżowanie ul. Żmigrodzkiej z ul. Zawahna Obręb Kleczków, dz. nr: 26 AM-1; Obręb Karłowice, dz. nr: 63 AM-6 Obręb Różanka, dz. nr: 1d AM-13, 139d AM-14 |
| BRANŻA: | ORD |
| ZESPÓŁ PROJEKTOWY | UPRACOWNIENIA POPPS PW |
| ANSTEN: | mgr inż. Radosław Baranek |
| ANSTEN: | mgr inż. Katarzyna Kisowska |
| PROJEKTANT: | mgr inż. Paweł Fried |
| TITUL RYSUNKU: | PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU DOCELOWEGO |
| SKALA: | 1:500 |
| DATA: | 10.2016 |
| NR RYSUNKU: | ORD-01 |
| WYDANIE: | 1 |

Wrocław, dnia 2016-10-11

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

TRP.4110.10.95548. 99871 .2015.ES

Dotyczy: wykonania dokumentacji projektowej przebudowa ścieżki rowerowej i chodnika wzdłuż ul. Żmigrodzkiej na odcinku od ul. Na Polance do ul. Kasprowicza we Wrocławiu.

W odpowiedzi na Państwa pismo znak: 3319/09/16 z dnia 30.09.2016r. Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta informuje, że opiniuje skorygowany projekt organizacji ruchu docelowego dla przedmiotowego zadania **pozytywnie bez uwag.**

Powyższa opinia jest ważna wyłącznie z opinią dotyczącą projektu programów sygnalizacji świetlnej wydanej pismem TRP.4110.10.88408.94392.2015.ES z dnia 26.09.2016r.

Z upoważnienia Dyrektora
NACZELNIK WYDZIAŁU

Barbara Malarska

Sprawę prowadzi:

Elżbieta Szepelak, tel. 71/ 37 60 006, e-mail: eszepelak@zdium.wroc.pl

Otrzymują:

1. Adresat
2. TRP aa.



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

Wrocław, 27 października 2016 r.

WIM-EM.7221.70.2016.PK

Dotyczy: zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu wraz z projektem sygnalizacji świetlnej dla zadania pn. "Przebudowa ścieżki rowerowej i chodnika wzdłuż ul. Żmigrodzkiej na odcinku od ul. Na Polance do ul. Kasprowicza we Wrocławiu"

W odpowiedzi na pismo o sygnaturze 3275/08/16 z dnia 23 sierpnia 2016 r. w sprawie zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu dla zadania pn. "Przebudowa ścieżki rowerowej i chodnika wzdłuż ul. Żmigrodzkiej na odcinku od ul. Na Polance do ul. Kasprowicza we Wrocławiu ", Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego we Wrocławiu uprzejmie informuje, że zatwierdza projekt docelowej organizacji ruchu wraz z projektem sygnalizacji świetlnej z uwagami:

1. Oznakowanie poziome drogi dla rowerów (P-23,P-10) zaprojektować w technologii cienkowarstwowej farbą chemoutwardzalną,
2. Na wlocie ul. Zawalnej w miejsce linii P-4 (4.2m) zaprojektować linię P-3b.

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. Nr 58, poz. 515 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. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. Nr 177, poz. 1729).

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
Z-ca Dyrektora Wydziału

Do wiadomości:

1. aa
2. ZDIUM

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

Wrocław, dnia 2016-09-26

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

TRP.4110.10.88408.94392 .2015.ES

Dotyczy: wykonania dokumentacji projektowej przebudowa ścieżki rowerowej i chodnika wzdłuż ul. Żmigrodzkiej na odcinku od ul. Na Polance do ul. Kasprowicza we Wrocławiu.

W odpowiedzi na Państwa pismo znak: 3275/08/16 z dnia 23.08.2016r. (data wpływu: 09.09.2016r.) i korekty wniesione pismem z dnia 20.09.2016r. w sprawie zaopiniowania projektu organizacji ruchu docelowego w zakresie programów sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Żmigrodzka – Na Polance (090) w ramach przedmiotowego zadania, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta informuje, że opiniuje przedmiotowy projekt **pozytywnie** z następującymi uwagami:

1. Projekt lokalny uzupełnić o opis tekstowy lub schemat blokowy algorytmu działania sygnalizacji – macierz przejazdów nie przedstawia w pełni zasad funkcjonowania akomodacji na skrzyżowaniu;
 - a. na diagramach cząstkowych wskazać miejsca wydłużeń programów zależne od stanu detekcji
2. W projekcie uzupełnić jeden spójny program początkowy opracowany zgodnie z Rozporządzeniem;
3. Skorygować błędny harmonogram pracy sygnalizacji – wskazano dwa tryby pracy dla tego samego okresu czasu;
4. Wyjaśnić powód przyjęcia w wielu miejscach innych niż obliczone czasów międzyzielonych – wskazany brak sygnału na grupach tramwajowych nie skutkuje bezpośrednio koniecznością zwiększania czasów międzyzielonych, natomiast większe czasy wpływają niekorzystnie na efektywność pracy sygnalizacji;
5. Programy lokalne zostały zaprojektowane nieefektywnie - zoptymalizować program wykorzystując potencjał tabeli czasów międzyzielonych m.in.
 - a. wydłużyć otwarcia grup k5, p4 i r3,
 - b. zrównać otwarcia grup r2 i p2;
6. Ze względu na znikomy ruch pojazdów na relacji k5a (grupa 1) zrezygnować z długiego otwarcia tej grupy zarówno w programie lokalnym (awaryjnym i akomodacyjnym) jak i systemowym, na korzyść wydłużenia otwarcia grup r2 i p2 – proponowane otwarcia grupy k1 łącznie z k4 na styku programów M-0-6 i M-0-1;
7. Plany sytuacyjne sygnalizacji w trybie lokalnym i systemowym są niespójne w zakresie ilości sygnalizatorów i detektorów;
8. Uzupełnić czytelny plan skrzyżowania w skali 1:500 z aktualnym (projektowanym) stanem sygnalizatorów i detektorów oraz ze wszystkimi elementami wykorzystywanymi w programie sygnalizacji, w tym detekcją istniejącą i projektowaną np.
 - a. uzupełnić brakujące elementy detekcji np.:e4,e30, e31,
 - b. wskazać elementy projektowane;
9. Na schemacie i planie sytuacyjnym wskazać sygnalizatory kierunkowe;

10. Opisać istniejące i projektowane reguły mikroregulacji w jednej spójnej formie;
11. Opisać wszystkie tabele i rysunki w projekcie;
12. Ponumerować strony projektu;
13. Program systemowy:
 - a. Diagram SK090:
 - i. Zmodyfikować czas trwania sekwencji 14 na 10s dla wszystkich cykli, nadwyżkę przenieść do sekwencji 1. Zapewni to otwarcie dla P9 i R13 po spełnieniu czasów międzyzielonych z grupą S1.
 - b. Diagram SK1090:
 - i. Przejście P11 i przejazd rowerowy R14 wydłużyć do sekwencji 2 włącznie. Celem zapewnienia czasów międzyzielonych przenieść z sekwencji 1, 2s do sekwencji 3 i 2s do sekwencji 4.
 - ii. Wydłużyć otwarcie S5 o sekwencję 4.
 - iii. Wydłużyć otwarcie S7 o sekwencję 3 oraz o sekwencję 10.
14. Plan sytuacyjny projektu systemowego nie zawiera korekt wynikających z programu lokalnego takich jak usunięcie strzałek SK7 i SK12, czy pozostawienie oznaczenia „22” dla grupy SK7. Uzupelnąć o szczegółowy opis projektowanych zmian.
15. W programie lokalny zaprojektować skoordynowany przejazd pomiędzy wyjazdem z pętli tramwajowej a wjazdem na most Trzebnicki. Obecnie obie grupy odpalane są jednocześnie, różnica powinna wynosić około 25s.

Z upoważnienia Dyrektora
NACZELNIK WYDZIAŁU

Barbara Malarzka

Sprawę prowadzi:

Elżbieta Szepelak, tel. 71/ 37 60 006, e-mail: eszepelak@zdium.wroc.pl

Otrzymują:

1. Adresat
2. TRP aa.

Wrocław, dnia 2016-12-05

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

TRP.4110.10.116424.2015.ES

Dotyczy: dokumentacji projektowej przebudowa ścieżki rowerowej i chodnika wzdłuż ul. Żmigrodzkiej na odcinku od ul. Na Polance do ul. Kasprowicza we Wrocławiu.

W odpowiedzi na Państwa pismo znak: 3343/11/16 z dnia 15.11.2016r. Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta informuje, że **uzgadnia pozytywnie** skorygowany projekt budowlano-wykonawczy pn. „Projekt przebudowy sygnalizacji świetlnej i wideo-monitoringu”, **w zakresie infrastruktury technicznej, instalacji, sieci i urządzeń sygnalizacji świetlnej, z uwagami:**

1. W zakresie wideo-monitoringu na skrzyżowaniu Kasprowicza – Żmigrodzka:

- Na schemacie ideowym szafy ITS zasilacz do media-konwertera pokazać jako element istniejący (element nr 28).
- Na schemacie montażowym wideo-nadzoru poprawić w opisie nr obwodu z 1201 na 1207.
- Na schemacie montażowym zasilania pokazać zasilacz (element nr 28) jako istniejący.
- W tabeli montażowej nr 10 należy elementy projektowane pokazać w kolorze,
- Na schemacie ideowym skrzynki zamontowanej na konstrukcji MW4.1 należy poprawić opis z 084VM1.1 i 084 VM4.1 na 084VM4.1 i 084VMO4.1. Kamerę VMO należy pokazać w kolorze jako projektowaną.
- Na schemacie logicznym połączeń kamerę VMO należy pokazać w kolorze jako projektowaną.

2. W zakresie wideo-monitoringu na skrzyżowaniu Na Polance – Żmigrodzka:

- Komunikację kamery z przełącznikiem przemysłowym należy wykonać kablem FTPOUTDOOR. Należy w opisie w p. 5.2 usunąć zapis o wykorzystaniu skrzynki nastłopowej na konstrukcji MW6.
- W tabeli montażowej nr 10 i 11 należy elementy projektowane pokazać w kolorze.
- Na schemacie wyprostowanym należy opisać istniejące nr obwodów - kabel zasilający 1901 i kabel sygnałowy 2901 dla czujnika TLC. Numery obwodów wpisać należy w tabelkę. Do dokumentacji dodatkowo należy dołączyć cały schemat zasilania.
- Na schemacie zasilania systemu ITS projektowany wyłącznik nadprądowy w sterowniku sygnalizacji świetlnej musi być producenta tożsamego co istniejące (Moeller-Eaton DLS6). Należy poprawić na schemacie.
- Na schemacie logicznym należy cały kabel FTP do kamery VMO pokazać w kolorze zielonym. Czujnik TLC wraz z kablem sygnałowym należy pokazać jako elementy istniejące.
- Na schemacie widok szafy ITS powykonawczo należy pokazać w kolorze dokładne rozmieszczenie nowo projektowanych elementów w szafie ITS. Ochronnik LAN należy montować z tyłu przełącznika przemysłowego CISCO (dopisać w dokumentacji).

3. W zakresie przebudowy sygnalizacji świetlnej i budowy drogi rowerowej:

- Pod jezdniami należy projektować rury SRS. Należy poprawić na schematach.
- Kanalizacja kablowa musi być wykonana z ciągu dwóch rur. Należy poprawić na schematach.
- Na skrzyżowaniu Żmigrodzka-Na Polance sterownik sygnalizacji świetlnej należy rozbudować o moduł wykonawczy.
- Kable z zdemontowanej pętli Capsys należy zezłomować.
- W tabeli nr 1 należy pokazać pętlę Capsys w kolorze jako element projektowany.
- Dla wszystkich konstrukcji z projektowanym uziemieniem należy wykonać pomiary rezystancji uziemienia.
- W p.3 należy zapis poprawić na „wykonywania instalacji ulicznej sygnalizacji świetlnej”.
- Dla malowania konstrukcji należy zastosować kolor RAL 9006.
- W p.8 należy zmienić zapis na tłumienia, długości.

4. W zakresie Działu ds. Miejskich Kanałów Technologicznych uzgadnia **pozytywnie z uwagą:**

- Projekt MKT należy uzupełnić o projektowane dojścia do nowych urządzeń sygnalizacji świetlnej.

5. W zakresie Działu ds. Zarządzania Ruchem i Transportem Publicznym uzgadnia **pozytywnie z uwagami:**

- Skorygować nazewnictwo projektowanej pętli z Capsos na Capsys w całym dokumencie.
- Zakres widzenia kamer wideo-monitoringu, które będą przenoszone na nowe konstrukcje uzgodnić z pracownikiem CZRiTP w momencie instalacji na skrzyżowaniu.

Uwagi należy uwzględnić w projekcie budowlano-wykonawczym a poprawiony projekt złożyć w Dziale Eksploatacji Sygnalizacji tut. Zarządu.

Powyższe uzgodnienie zostało wydane przy założeniu zapewnienia pełnej zgodności między projektami wykonawczymi branży elektrycznej a zatwierdzonymi projektami docelowych programów sygnalizacji oraz docelowej organizacji ruchu. W przypadku wystąpienia rozbieżności między branżą elektryczną a zatwierdzonymi projektami programów sygnalizacji i organizacji ruchu, niniejsza opinia traci ważność.

Wykonawca ma obowiązek wykorzystania urządzeń nadających się do ponownego wbudowania po akceptacji pracownika Działu Eksploatacji Sygnalizacji tut. Zarządu. W przypadku elementów nie nadających się do wbudowania należy je zezłomować lub przekazać na magazyn ZDiUM.

Konfiguracja urządzeń na skrzyżowaniu oraz po stronie serwera leżeć będzie po stronie Wykonawcy.

O nadanie numerów IP dla nowych urządzeń Wykonawca ma obowiązek wystąpić do Centrum Usług Informatycznych.

Do dokumentacji powykonawczej należy dostarczyć nr seryjne, IP, mac nowych urządzeń.

Dokumentację powykonawczą należy przedstawić na płycie CD w formie pliku PDF oraz w wersji edytowalnej (plik dwg).

W dokumentacji powykonawczej znaleźć się musi zdjęcie szafy ITS na skrzyżowaniu Żmigrodzka - Na Polance oraz skrzynki nasłupowej na skrzyżowaniu Żmigrodzka-Kasprowicza.

Z upoważnienia Dyrektora
NACZELNIK WYDZIAŁU

Barbara Malarska

Sprawę prowadzi:

Elżbieta Szepelak, tel. 71/ 37 60 006, e-mail: eszepelak@zdium.wroc.pl

Otrzymują:

1. Adresat
2. TRP aa.



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI

Wrocław, dnia 28 grudnia 2001r.

ABGP.I.U-1.7131.7132-1657/01

D E C Y Z J A

Na podstawie art. 104 § 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071) i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126, z późn. zm.) oraz § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. Nr 8, poz. 38),

n a d a j ę

Panu **Pawłowi Wojciechowi Friedowi**
magistrowi inżynierowi budownictwa
urodzonemu dnia 14 kwietnia 1971 we Wrocławiu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE numer ewidencyjny 416/01/DUW

**do projektowania i do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej**

U Z A S A D N I E N I E

Komisja egzaminacyjna powołana przez Wojewodę Dolnośląskiego Zarządzeniem nr 46 z dnia 17 marca 1999 r. (Dz. Urz. Nr 6, poz. 209, z późn. zm.) stwierdziła że, Pan Paweł Wojciech Fried posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w w/w specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane. W związku z powyższym orzekam jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego za pośrednictwem Wojewody Dolnośląskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

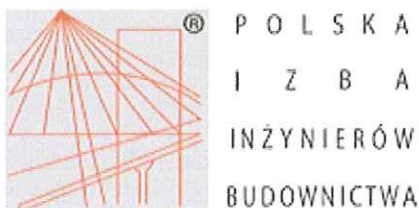
Otrzymują:

1. Pan Paweł Wojciech Fried
ul. Kromera 12/7
51-163 Wrocław
2. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
3. a/a



Z up. Wojewody Dolnośląskiego

Danuta Kizybińska
p.o. Dyrektor Wydziału
Architektury, Budownictwa
Gospodarki Przestrzennej



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-78U-6AC-A3H *

Pan Paweł Fried o numerze ewidencyjnym DOŚ/BO/0649/02
adres zamieszkania ul. Kromera 12/7, 51-163 Wrocław
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2016-01-01 do 2016-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-12-08 roku przez:

Eugeniusz Hotała, Przewodniczący Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.