

Branża: Drogowa

Przedmiot opracowania:

## PROJEKT

## ORGANIZACJI RUCHU ZASTĘPCZEJ

Projekt:

Remont peronu tramwajowego południowego w rejonie skrzyżowania ul.Olszewskiego – ul.Chełmońskiego we Wrocławiu.

Adres:

Województwo: *dolnośląskie*

Powiat: wrocławski

Miasto: Wrocław – miasto na prawach powiatu – *dzielnica Psie Pole*

droga: ul. Olszewskiego – droga gminna nr 105333D

Nr działek: **18/2 (AM-1, obręb Biskupin)**

Jednostka projektowa:



P L A N

ROBERT MILKIEWICZ

**RM-PLAN Robert Milkiewicz**

ul. Młyńska 105J/2

62-052 Komorniki

Inwestor:



**Gmina WROCŁAW**

pl. Nowy Targ 1-8

50-141 Wrocław

Projektant

mgr inż. Robert Milkiewicz

Sierpień 2021

## Spis treści

1.	CZEŚĆ OPISOWA .....	3
1.1	CEL OPRACOWANIA.....	3
1.2	PODSTAWA OPRACOWANIA .....	3
1.3	OPINIE I ZATWIERDZENIE.....	4
1.4	AKTY PRAWNE, ZARZĄDZENIA, WYTYCZNE .....	6
1.5	ZAKRES OPRACOWANIA .....	6
1.6	STAN ISTNIEJĄCY.....	6
1.7	PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU.....	7
1.8	PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ZASTĘPCZEJ ORGANIZACJI RUCHU .....	7
1.9	OPIS WYSTĘPUJĄCYCH ZAGROŻEŃ LUB UTRUDNIEŃ .....	7
1.10	WARUNKI TECHNICZNE OZNAKOWANIA.....	7
2.	CZEŚĆ RYSUNKOWA .....	9
RYS. 1.0	Plan orientacyjny.....	9
RYS. 2.0	Zastępcza organizacja ruchu.....	9

## 1. CZĘŚĆ OPISOWA

### 1.1 CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest projekt zastępczej organizacji ruchu w związku z remontem peronu południowego tramwajowego oraz budową oświetlenia przejścia dla pieszych przez ul. Olszewskiego we Wrocławiu.

### 1.2 PODSTAWA OPRACOWANIA

#### 1.2.1 Materiały

1. Mapa zasadnicza skala 1:500.
2. Wizja lokalna.
3. Wytyczne i standardy od Zamawiającego.
4. Umowa z Zamawiającym.

#### 1.2.2 Zamawiający



**Gmina WROCŁAW**  
pl. Nowy Targ 1-8  
50-141 Wrocław

## 1.3 OPINIE I ZATWIERDZENIE



Wrocław, dnia 2021-08-10

RM-PLAN Robert Milkiewicz  
Ul. Młyńska 105J/2  
62-052 Komorniki

**EEDD.071.102.57723.69866.2021.DS**

Dotyczy: Olszewskiego/Chełmońskiego – opinia do projektu ORZ.

W odpowiedzi na Państwa pismo znak: RM/91/2/29.VI.2021, dotyczące projektów zamiennych czasowej i stałej organizacji ruchu dla zadania polegającego na remoncie peronu tramwajowego południowego w rejonie skrzyżowania ul. Olszewskiego z ul. Chełmońskiego we Wrocławiu, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu informuje, co następuje:

1. **Opiniuje pozytywnie** przedłożony zamienny projekt czasowej organizacji ruchu, z uwagami:
  - a) tymczasowe przejście dla pieszych oznakować dodatkowo w pasie drogowym ul. Olszewskiego znakami ostrzegawczymi A-16;
  - b) czasowo unieważnić (poprzez przekreślenie znaku P-10 taśmą w kolorze żółtym) wyłączane z użytkowania na okres trwania robót istniejące przejście dla pieszych przez ul. Olszewskiego (niezainwentaryzowane na planie sytuacyjnym);
  - c) w planowanym wygrozdzeniu na zjeździe z ul. Olszewskiego na dz. nr 7/1, AM-01, obręb Biskupin uwzględnić skos 1:1 (1,5 m) w celu ułatwienia wyjazdu w prawo ze zjazdu w ul. Olszewskiego.
2. **Opiniuje pozytywnie** przedłożony zamienny projekt stałej organizacji ruchu, z uwagą:
  - a) w projektowanej barierce BB/IS-I05 należy przewidzieć przerwę na odcinku o długości 20 mb w celu umożliwienia dostępu do peronu przystanku autobusowego; w przeciwnym razie brak jest możliwości obsługi przystanku z jezdni.

Jednocześnie informujemy, że:

- oznakowanie pionowe powinno być wykonane zgodnie z wytycznymi ZDiUM EIO zamieszczonymi pod adresem: <http://bip.zdium.wroc.pl/wytyczne-do-projektowania-i-wykonania-oznakowania-pionowego/>
- oznakowanie poziome powinno być wykonane zgodnie z wytycznymi ZDiUM EIO zamieszczonymi pod adresem: <http://bip.zdium.wroc.pl/wytyczne-do-projektowania-i-wykonania-oznakowania-poziomego/>
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny posiadać wymagane parametry i być zgodne z wytycznymi ZDiUM EIO zamieszczonymi pod adresem: <http://bip.zdium.wroc.pl/wytyczne-do-projektowania-i-wykonania-elementow-bezpieczenstwa-ruchu-drogowego/>

Z poważaniem

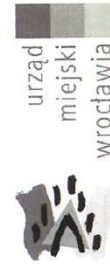
Z upoważnienia Dyrektora  
NACZELNIK  
Wydziału Eksploatacji i Utrzymania

*Krzysztof Gaj*

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu

53-633 Wrocław, ul. Długa 49  
[www.zdium.wroc.pl](http://www.zdium.wroc.pl); [zdium@zdium.wroc.pl](mailto:zdium@zdium.wroc.pl)  
tel: 71 355 90 76, fax: 71 355 08 66, fax: 71 373 49 06

Departament Infrastruktury i Transportu



RM-PLAN Robert Milkiewicz  
ul. Młyńska 105j/2  
62 – 052 Komorniki

Wrocław, 30 sierpnia 2021r.

WIM-ER-Z.7221.1393.2021.ŁJ

Dotyczy: zatwierdzenia projektu organizacji ruchu zastępczego na czas realizacji zadania pn.: „Remont peronu tramwajowego południowego w rejonie skrzyżowania ul. Olszewskiego – ul. Chełmońskiego we Wrocławiu”

Odpowiadając na wniosek z dnia 30 czerwca 2021r. (skorygowany w dniu 26.08.2021r.) dotyczący zatwierdzenia projektu organizacji ruchu zastępczego na czas realizacji zadania pn.: „Remont peronu tramwajowego południowego w rejonie skrzyżowania ul. Olszewskiego – ul. Chełmońskiego we Wrocławiu” informuję, że zatwierdzam skorygowany projekt z następującymi uwagami:

- O terminie rozpoczęcia i zakończenia prac należy powiadomić Wydział Transportu Urzędu Miejskiego oraz MPK Sp. o.o. z minimum 7-dniowym wyprzedzeniem z informacją o tymczasowej zmianie lokalizacji przystanku i konieczności zachowania ostrożności przez motorniczych w trakcie prac budowlanych.
- Wdrożenie organizacji ruchu powinno nastąpić w weekend i należy je poprzedzić odbiorem sprawdzającym przygotowanie do wprowadzenia.
- Wyprzedzająco powiadomić o utrudnieniach właścicieli przyległych posesji i właściwą terytorialnie Radę Osiedla.
- Inwestor zadania zobowiązany jest do wyprzedzającego powiadomienia mieszkańców za pomocą środków masowego przekazu o utrudnieniach.
- Przez cały czas funkcjonowania organizacji ruchu kontrolować szczelność wygrodzeń i czytelność oznakowania tymczasowego.
- Dodatkowo informujemy, że wykonawca robót winien przeprowadzić odbiór z udziałem przedstawicieli: inwestora, WIM U.M, ZDIUM, WRD KMP z uwzględnieniem następującej procedury odbiorowej: a) odbiór przygotowawczy, b) odbiór powdrożeniowy.

Ponadto informuję, że wykonawca robót powinien być przygotowany na wprowadzenie ewentualnych korekt w oznakowaniu po uzyskaniu zgody Wydziału Inżynierii Miejskiej wynikłych w trakcie trwania prac i zastosowanie się do zaleceń komisji odbiorowej.

Niniejszego zatwierdzenia dokonano działając na podstawie art. 10 ust. 12 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. b, 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).

Wydział Inżynierii Miejskiej  
ul. Gabrieli Zapolskiej 4; 50-032 Wrocław  
tel. +48 717 77 71 12  
fax +48 717 77 75 79  
wim@um.wroc.pl  
www.wroclaw.pl

30.08.2021r. *[Signature]*

## 1.4 AKTY PRAWNE, ZARZĄDZENIA, WYTYCZNE

- |            |  |  |
|------------|--|--|
| <b>[1]</b> | Dz. U. 2003 r, nr 177 poz. 1729 z późniejszymi zmianami. | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem;   |
| <b>[2]</b> | Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735 z późniejszymi zmianami.       | Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie;   |
| <b>[3]</b> | Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późniejszymi zmianami.       | Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;  |
| <b>[4]</b> | Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181 z późniejszymi zmianami.     | Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach; |
| <b>[5]</b> | Dz.U. 2012 poz. 462 z późniejszymi zmianami.             | Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego;   |
| <b>[6]</b> | Dz.U. 2012 poz. 1137 z późniejszymi zmianami.            | Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 sierpnia 2012 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo o ruchu drogowym;  |
| <b>[7]</b> | Dz.U. 2010 nr 243 poz. 1623 z późniejszymi zmianami.     | Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 listopada 2010 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo budowlane;  |
| <b>[8]</b> | Dz.U. 2015 poz. 460 z późniejszymi zmianami.             | Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 lutego 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych;   |
| <b>[9]</b> | "Transprojekt-Warszawa" 2000 i 2002                      | Komentarz do warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Część I – Wprowadzenie. Część II – Zagadnienia techniczne;  |

## 1.5 ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje projekt zastępczej organizacji ruchu w związku z remontem i przebudową peronu południowego w ul. Olszewskiego.

## 1.6 STAN ISTNIEJĄCY

Ul. Olszewskiego – droga gminna nr 105333D

Droga asfaltowa o szer. 7,0 m, ograniczona krawężnikami z obu stron.

Inwestycja znajduje się w terenie zabudowanym.

## 1.7 PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

Projekt zastępczej organizacji ruchu przewiduje:

- a) wygrodzenie miejsca robót zaporami U-20a (lub tablicami kierującymi U-21a/b w rozstawie 5 m), tablicą prowadzącą U-3 od strony najazdu oraz U-20c+B-41 taśmą ostrzegawczą U-22,
- b) wykonanie tymczasowego przejścia dla pieszych po wschodniej części skrzyżowania przy pomocy taśm przyklejanych koloru żółtego P-10 +P-14, linii P-4 na dł. 20 m, oraz oznakowanie przejścia znakami D-6,
- c) zmiana lokalizacji peronu tramwajowego i peronu autobusowego wraz z wykonaniem tymczasowej nawierzchni z elementów prefabrykowanych (PCV, betonowe lub drewniane belki) na warstwie amortyzującej np. żwir z grubego kruszywa celem ochrony zieleni oraz drzew.
- d) znaki ostrzegawcze A-14+A-12 na dojazdach do miejsca robót, zważenie pasów ruchu do 2x3,0 m,
- e) znaki A-16 na dojeździe do tymcz. przejścia dla pieszych.

W ramach placu budowy należy zapewnić „ruchomy” ciąg pieszy o szer. 1,5 m wygrodzony zaporami U-20c zapewniający komunikację po stronie północnej.

## 1.8 PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA ZASTĘPCZEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin: IV kwartał 2021 r.

## 1.9 OPIS WYSTĘPUJĄCYCH ZAGROŻEŃ LUB UTRUDNIEŃ

Roboty budowlane związane z wykonaniem oznakowania pionowego i poziomego wymagać będzie prac w skrajni oraz w pasie drogowym.

## 1.10 WARUNKI TECHNICZNE OZNAKOWANIA

Ustawienie znaków pionowych i ich wielkość zaprojektowano zgodnie z „Załącznikiem do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.”

Tabela nr 1: Wymiary tarcz znaków

Grupy znaków	Symbol	Kategorie znaków				
		A ostrzegawcze	B zakazu	C nakazu	D informacyjne	
		długość boku	średnica		długość podstawy	wysokość (n=0, 1, 2)
Średnie (drogi gminna)	S	900	800		600	600+150 n

Tarcze znaków powinny być odchyłone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.

Tabela nr 2: Wysokość umieszczania znaków

Kategorie znaków	Wysokość umieszczenia znaku [m]	
	Poza obszarami zabudowanymi	W obszarach zabudowanych
A – ostrzegawcze B – zakazu <sup>2)</sup> C – nakazu D – informacyjne F – uzupełniające <sup>1)</sup> G – dodatkowe przed przejazdami kolejowymi <sup>4)</sup>	min. 2,00 (min. 1,50) <sup>6)</sup>	min. 2,00 (2,20) <sup>7)</sup>
E – tablice przeddrogowskazowe E-1, – drogowskazy tablicowe E-1, – tablice szlaków drogowych E-14,	min. 1,00	min. 2,00 (2,20) <sup>7)</sup> min. 1,00 <sup>5)</sup>
E – znaki szlaku drogowego E-15, E-16, – tablice kierunkowe E-13, – tablice miejscowości E-17a, E-18a, – drogowskazy w kształcie strzały – małe E-4, – drogowskazy do obiektu E-5÷E-12, E-19÷E22,	2,00	min. 2,00 (2,20) <sup>7)</sup> – 2,50
E – drogowskazy w kształcie strzały – duże	min. 0,70	min. 0,70
Znaki umieszczone nad jezdnią <sup>2)</sup>	5,00	5,00
Znaki umieszczone na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu <sup>2)</sup>	0,90 – 1,20	0,90 – 1,20

<sup>1)</sup> – z wyjątkiem znaków F-11 (5,00 m) i F-14a, b, c (0,50 m),

<sup>2)</sup> – z wyjątkiem znaków umieszczonych na elementach konstrukcji obiektów inżynierskich o obniżonej skrajni,

<sup>3)</sup> – znaki E-4, E-17a, E-18a, E-19a nie występują na autostradach i drogach ekspresowych,

<sup>4)</sup> – z wyjątkiem znaków G-1 (1,00 m – na ulicach; 0,50 m – na pozostałych drogach),

<sup>5)</sup> – dla znaków umieszczanych w pasie zieleni poza chodnikiem lub na poboczu,

<sup>6)</sup> – dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego,

<sup>7)</sup> – w przypadku umieszczenia znaku na chodniku.

Znaki na ulicach umieszcza się w odległości 0,50 ÷ 2,00 m od krawędzi jezdni.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę (min 2,20 m do dolnej krawędzi tarczy od podłoża).

Tarcze znaków wykonać z ocynkowanej blachy stalowej o grubości min. 1,25 mm, z podwójnie zagiętą krawędzią na całym obwodzie, wyposażone w poziome profile usztywniająco – montażowe, Mocowanie znaku – zastosować obejmy z możliwością regulacji w zależności od rodzaju konstrukcji wsporczej

Lico znaku wykonać z folii pryzmatycznej typu 2.

Słupki do znaków – rury stalowe ocynkowane o średnicy min 60-70mm, o min grubości ścianki 2,9 mm, zaślepione u góry, z przyspawanymi u dołu tzw. „wąsami kotwiącymi”.

#### Elementy brd:

· zastosować słupki elastyczne w kolorze czarnym, oklejone paskiem folii odblaskowej koloru

żółtego, montowane w gniazdach RS76 (rozstaw 1,50 – 1.70 m)

· zastosować pylony zespolone podatne, mocowane w gnieździe wyspy nakładane wykonać z wykorzystaniem elementów prefabrykowanych o module 0,5 x 0,5 m – minimalny wymiar azyłu 2x2m

Oznakowanie poziome wykonać z taśmy przyklejanych tymczasowych koloru żółtego.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- dobrą widocznością w ciągu całej doby,
- wysokim współczynnikiem odblaskowości  $\geq 1,5$  również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu,
- zachowaniem minimalnych parametrów odblaskowości w całym okresie użytkowania,
- odpowiednim okresem trwałości,
- odpornością na ścieranie i zabrudzenie,
- szybką metodą aplikacji, uwzględniającą również wymogi ekologiczne;

Do oznakowania poziomego można stosować tylko materiały atestowane.

Wykonawca do obciążenia słupków wykorzysta zbrojone elementy betonowe, natomiast do obciążenia zastaw prefabrykowanych elementów z mieszanek recyklingowych.

Opracował:

mgr inż. Robert Milkiewicz

## 2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

RYS. 1.0	Plan orientacyjny	skala 1:10 000
RYS. 2.0	Zastępcza organizacja ruchu	skala 1: 500