



FRIED-POL Paweł Fried

ul. Kłodnicka 2; 54-218 Wrocław

tel. 071 727 10 02,

e-mail: biuro@friedpol.pl

NR OPRACOWANIA:

PW/ORD/DRO/17

EGZEMPLARZ NUMER:

**PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU DOCELOWEGO
DLA PRZEBUDOWY DRÓG W CELU WYZNACZENIA TRAS ROWEROWYCH
NA UL. DROBNERA I ŁOKIETKA WE WROCŁAWIU**

Adres inwestycji	Wrocław, ul. Drobnera, ul. Łokietka, ul. Probusa, pl. Św. Macieja Obręb 0005 dz. nr: 87/2dr, 84dr, 82/3dr, 81/1dr, 80/1dr, 79/2dr, 65dr AM-25 dz. nr: 180dr, 109dr AM-18 dz. nr: 88dr, 109/1dr, 109/3dr, 161/8dr AM-17
Inwestor	Gmina Wrocław reprezentowana przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu ul. Długa 49, 53-633 Wrocław

Projektant/Asystent:	Zakres opracowania:	Specjalność i numer uprawnień budowlanych, nr DOIIB:	Data:	Podpis:
Projektant: mgr inż. Paweł Fried	cz. drogowa	Uprawnienia budowlane nr 416/01/DUW w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, DOŚ/BO/0649/02	03.2017	

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.

MARZEC 2017

SPIS ZAWARTOŚCI

1. Przedmiot inwestycji.....	3
2. Podstawa opracowania.....	3
3. Cel i zakres opracowania	3
4. Standardy oznakowania drogowego i urządzeń brd	4
5. Uwagi.....	5
6. Art. 36a	5
7. Wykaz norm.....	5
8. Rysunki	6
ORD-1. Plan sytuacyjny	7
ORD-2. Przekroje przez projektowane wyniesienia (urządzenia brd).....	8

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU DOCELOWEGO DLA INWESTYCJI ZWIĄZANEJ Z PRZEBUDOWĄ DRÓG W CELU WYZNACZENIA TRAS ROWEROWYCH NA UL. DROBNERA I ŁOKIETKA WE WROCŁAWIU

Adres inwestycji:

Wrocław, ul. Drobnera, ul. Łokietka, ul. Probusa, pl. Św. Macieja Obręb 0005
dz. nr: 87/2dr, 84dr, 82/3dr, 81/1dr, 80/1dr, 79/2dr, 65dr AM-25
dz. nr: 180dr, 109dr AM-18
dz. nr: 88dr, 109/1dr, 109/3dr, 161/8dr AM-17

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt organizacji ruchu docelowego dla inwestycji związanej z przebudową dróg w celu wyznaczenia tras rowerowych na odcinku od mostu Uniwersyteckiego do placu Św. Macieja we Wrocławiu.

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.).
- Rozporządzenia 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późn. zmianami) wraz z załącznikami 1-4.
- Mapa zasadnicza w skali 1:500;
- Projekty branżowe;
- Inwentaryzacja w terenie, lipiec i wrzesień 2016.

3. Cel i zakres opracowania

3.1. Obszar oddziaływania

Obszar oddziaływania niniejszej inwestycji mieści się w granicach:

Wrocław, ul. Drobnera, ul. Łokietka, ul. Probusa, pl. Św. Macieja Obręb 0005
dz. nr: 87/2dr, 84dr, 82/3dr, 81/1dr, 80/1dr, 79/2dr, 65dr AM-25
dz. nr: 180dr, 109dr AM-18
dz. nr: 88dr, 109/1dr, 109/3dr, 161/8dr AM-17

3.2. Opis stanu istniejącego

Ulica Drobnera na odcinku leżącym na obszarze opracowania niniejszego projektu jest drogą zbiorczą, dwujezdniową, dwupasmową, z wydzielonym torowiskiem tramwajowym. Infrastruktura dla rowerzystów występuje tu odcinkowo.

Ulica Łokietka jest ulicą dwujezdniową, dwupasmową z torowiskiem tramwajowym. Nie występuje tu infrastruktura dla rowerzystów.

Ulica Probusa jest ulicą dwujezdniową, jednopasmową, bez infrastruktury dla rowerzystów.

Plac Św. Macieja w kierunku ul. Trzebnickiej to ulica dwujezdniowa, jednopasmowa z wydzielonym pasem ruchu dla rowerów.

3.3. Cel i zakres opracowania

Zakres niniejszego opracowania obejmuje:

- inwentaryzację istniejącego oznakowania poziomego i pionowego;
- wprowadzenie nowego oznakowania poziomego i pionowego w celu wyznaczenia nowej geometrii pasów ruchu pojazdów kołowych, pasów rowerowych, przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych;
- inwentaryzację istniejących, a także wprowadzenie nowoprojektowanych sygnalizatorów drogowych.

4. Standardy oznakowania drogowego i urządzeń brd

a) znaki pionowe:

- tarcza znaku profilowana – wykonana z blachy stalowej ocynkowanej gr. 1,5-2,0mm, grupa wielkości „M” – znaki małe (nie dotyczy znaków A-7, które winny występować jako średnie); w zakresie oznakowania ścieżek rowerowych (C-13, C-13a) z grupy wielkości znaków „mini”.
- lico znaku – folia odbłaskowa II typu,
- zamocowanie – uniwersalny uchwyt o profilu ceowym lub płaskownik przymocowany do tarczy znaku,
- obejmy z możliwością regulacji w zależności od rodzaju i średnicy podpory (słupka).

UWAGA: Opracowanie częściowo przewiduje wykorzystanie istniejącego oznakowania pionowego. W przypadku złego stanu technicznego znaków lub ich konstrukcji wsporczych, należy je wymienić zachowując parametry techniczne jw.

b) słupki (konstrukcje dla oznakowania pionowego):

- słupek prosty – ocynkowany $\varnothing$ 70mm (u dołu z przyspawanymi tzw. „wąsami kotwiącymi”, u góry zaślepiiony),
- słupek prosty – ocynkowany $\varnothing$ 70mm (u dołu z przyspawanymi tzw. „kołnierzem” umożliwiającym przykręcanie do podłoża, u góry zaślepiiony),
- słupek profilowany z wysięgnikiem – ocynkowany $\varnothing$ 70mm (u dołu z przyspawanymi tzw. „wąsami kotwiącymi”, u góry zaślepiiony).

c) słupki (element brd):

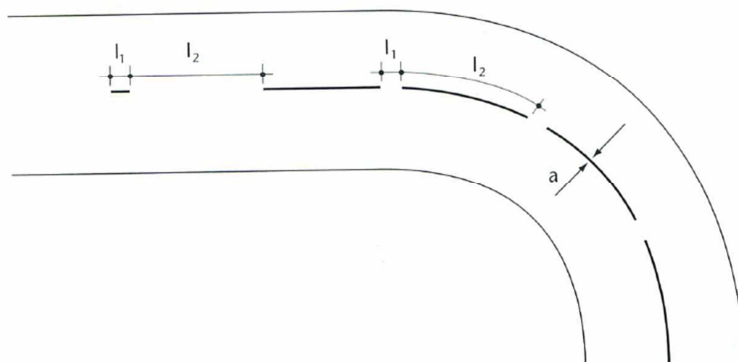
- słupki typu CITY, kolor RAL 7016, średnica 76mm wg KMM SP/IS-I05

d) oznakowanie poziome:

- na nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego wykonać w technologii grubowarstwowej z mas termoplastycznych lub chemoutwardzalnych:
 - barwa czerwona: wypełnienie śluz rowerowych, odcinki dróg rowerowych wytyczonych z jezdni w świetle zjazdów, skrzyżowań itp.
 - barwa niebieska: wypełnienie miejsc zastrzeżonych dla pojazdów osób niepełnosprawnych,
 - barwa biała: pozostały zakres.
- na nawierzchni z kostki kamiennej oraz w ciągu dróg rowerowych wytyczonych z chodnika wykonać w technologii cienkowarstwowej za pomocą farb koloru białego nakładane warstwą grubości 0,4 do 0,8 mm (na mokro).

e) oznakowanie poziome dróg rowerowych:

- w zakresie oznakowania poziomego drogi rowerowej dwukierunkowej wprowadza się linię środkową P-1a mini, szer. 10cm. Oznakowanie jak na planie sytuacyjnym (rys. ORD-1) oraz wg poniższego schematu:



Gdzie: $a=0.1m$; $l1=0.3m$ i $l2=2.7m$ dla odcinków prostych drogi rowerowej oraz $l1=2.7m$ i $l2=0.3m$ na zakrętach (linia ostrzegawcza).

5. Uwagi

- Organizacja ruchu winna zostać wdrożona w terenie zgodnie z niniejszym opracowaniem.
- Szczegółowe parametry dotyczące zachowania skrajni drogowej, montażu znaków, ich kolorystyki oraz sposobu wykonania winny być zachowane zgodnie z rozporządzeniem wymienionym w pkt. 1.
- Oznakowanie zdemontowane, słupki, bariery należy przekazać na stan Zarządcy drogi (magazyn ZDiUM).
- Usunięcie istniejącego, grubowarstwowego oznakowania poziomego należy wykonać przy pomocy mało inwazyjnej metody wykorzystującej wysokie ciśnienie wody – ok. 2500 bar.
- Planowany termin wdrożenia organizacji ruchu przewidziano na I kwartał 2017.

6. Art. 36a

Umożliwia się zmiany w projekcie wchodzące w zakres art. 36a, ust. 5 Prawa budowlanego o ile nie spowodują one naruszenia obowiązujących przepisów i zasad wiedzy technicznej.

7. Wykaz norm

PN-B-06050 - Roboty ziemne. Geotechnika. Wymagania ogólne

PN-S-02205 - Roboty ziemne. Drogi samochodowe

PN-87/S-02201- Drogi samochodowe. Nawierzchnie drogowe

PN-97/S-02204 - Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg

PN-88/B-23004 - Kruszywa mineralne

PN-S-06102 - Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie

PN-B-11112 - Kruszywa mineralne. Kruszywa łamane do nawierzchni drogowych

PN-B-11113 - Kruszywa mineralne. Kruszywa naturalne do nawierzchni drogowych - piasek.

BN-80/6775-03 - arkusz 01 i 04. Prefabrykaty budowlane z betonu. Elementy nawierzchni dróg, ulic, parkingów i torowisk tramwajowych.

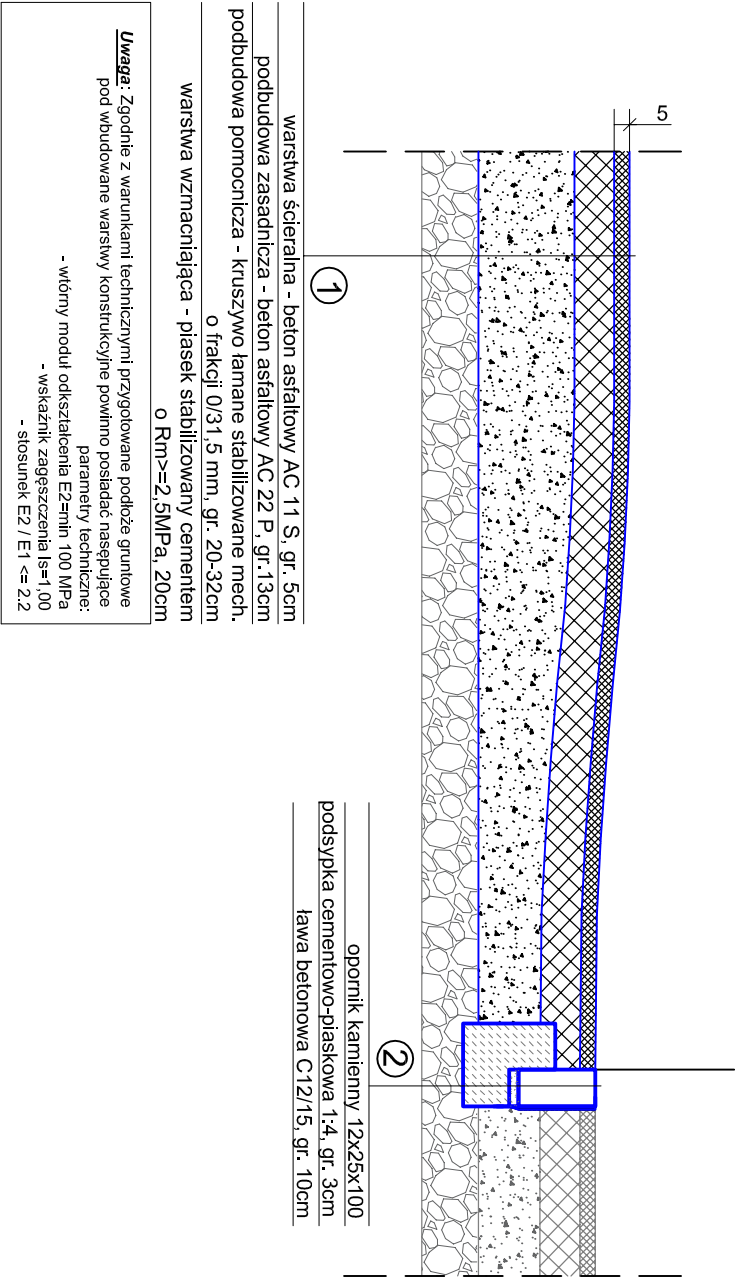
Projektant
mgr inż. Paweł Fried

8. Rysunki

PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY D2-D2

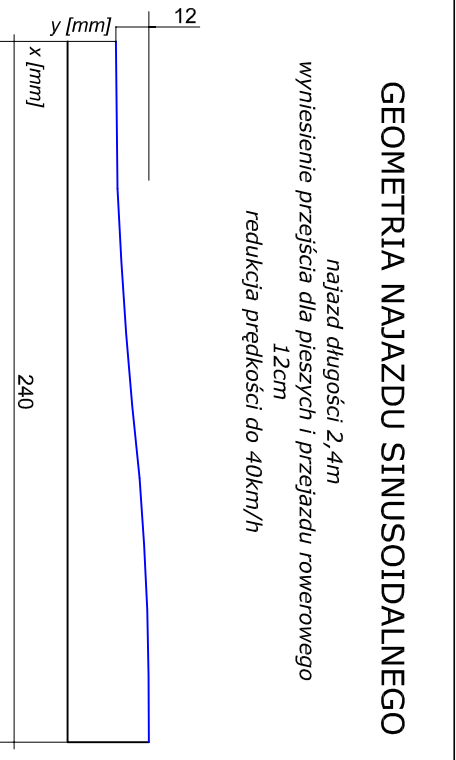
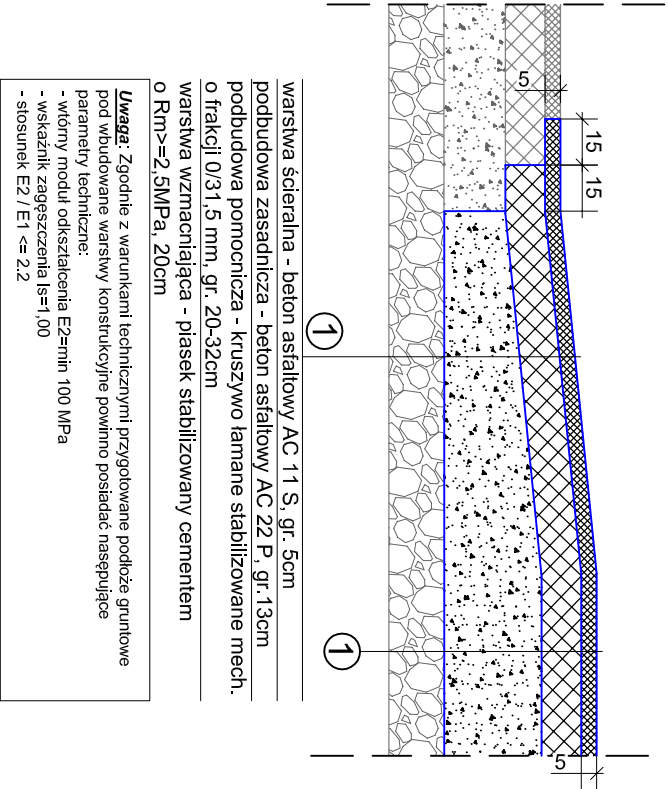
PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY E2-E2

skala 1:25



PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY F3-F3

skala 1:25



rzędne wysokościowe przekroju dla najazdu i zjazdu sinusoidalnego

x [mm]	0	240	480	720	960	1200	1440	1680	1920	2160	2400
y [mm]	0	3	11	25	41	60	79	95	109	117	120

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

OBJEKT:

Projekt przebudowy dróg w celu wyznaczenia tras rowerowych na ul. Drobnera i Łokietka we Wrocławiu

ADRES INWESTYCJI/DZIAŁKA:

Wrocław: ul. Drobnera, ul. Łokietka, ul. Probusa, pl. Św. Macieja Obręb 0005

BRAMKA 87/2dr, 84dr, 82/3dr, 81/1dr, 80/1dr, 79/2dr, 65dr/AM-25

dz. nr: 180dr, 109dr AM-18

dz. nr: 88dr, 109/1dr, 109/3dr, 161/8dr AM-17

DROGI

STADIUM: PW

ASISTENT:

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

UPRAWNIENIA

PODPIS

PROJEKTANT:

mgr inż. arch. Katarzyna Kusowska

CZ.DROGOWA

Tytuł rysunku:

PRZEKROJE PRZEZ PROJEKTOWANE WYNIIESIENIA

(urządzenia brd)

SKALA:	DATA:	NR RYSUNKU:	WYDANIE:
1:50	03.2017	ORD-2	1



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI

Wrocław, dnia 28 grudnia 2001r.

ABGP.I.U-1.7131.7132-1657/01

DECYZJA

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**

UZASADNIENIE

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 Kicińska
p.o. Dyrektor Wydziału
Architektury, Budownictwa
Gospodarki Przestrzennej



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-L5C-6ZS-8KK *

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 2017-01-01 do 2017-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-01-03 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.

Wrocław, dnia 4.01.2017

FRIED-POL Paweł Fried

ul. Kłodnicka 2
54-218 Wrocław

TRP.404.11.118701.1849 .2015.BP

Dotyczy: przebudowa dróg w celu wyznaczenia tras rowerowych na ul. Drobnera i Łokietka

W odpowiedzi na pismo nr 3374/10/16 z dnia 8.12.2016 r. w sprawie ponownego uzgodnienia rozwiązań drogowych oraz zaopiniowania docelowej organizacji ruchu i programów sygnalizacji świetlnej dla zadania dotyczącego przebudowy ul. Drobnera i Łokietka w celu wyznaczenia tras rowerowych na, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta informuje, że:

I. uzgadnia skorygowany projekt drogowy pozytywnie z uwagami:

1. nie zwężać chodnika po południowej stronie ul. Drobnera w sąsiedztwie schodów do Hotelu Plaza do parametru 1,90m. W przypadku braku dostępności pasa drogowego należy miejscowo zwęzić drogę dla rowerów,
2. skorygować układ drogowy w miejscu włączenia drogi dla rowerów do jezdni ul. Drobnera po północnej stronie ulicy przed skrzyżowaniem z ul. Łokietka: zjazd przesunąć w kierunku śluzy, krawężnik wyspy chroniącej wyjeżdżających rowerzystów zza zatoki postojowej wysunąć na szerokość pasa rowerowego, co umożliwi montaż elementów organizacji ruchu, krawędzie wyokrąglić łukami,
3. powyższą korektę połączyć z korektą przebiegu północnego krawężnika ul. Drobnera na odcinku od skrzyżowania z ul. Probusa do ww. wyspy w celu poszerzenia chodnika zwłaszcza w przekroju I-I. Na tym odcinku występuje intensywny ruch pieszych i zwężenie chodnika w celu wprowadzenia ruchu rowerowego należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Poszerzenie wykonać rezygnując z poszerzenia zaprojektowanego od strony torowiska tramwajowego,
4. skorygować geometrię układu drogowego na włączeniu drogi obsługującej budynki po północnej stronie ul. Drobnera (od pl. Bema do ul. Probusa) dostosowując ją do warunków przejezdności dla pojazdu dostawczego,
5. projekt należy uzupełnić o przekroje podłużne przez wyniesienia na ul. Drobnera i ul. Probusa.

Ponadto prosimy o sprawdzenie przejezdności dla autobusów na skrzyżowaniu w prawo z ul. Łokietka do pl. Św. Macieja oraz dla autobusów i pojazdów ciężarowych na skrzyżowaniu w prawo z pl. Św. Macieja do ul. Probusa. W przypadku stwierdzenia braku przejezdności należy wprowadzić stosowne ograniczenia w organizacji ruchu.

Dodatkowo dla punktów 2 i 3 proponujemy alternatywne rozwiązanie, tj. wykorzystanie wykonanego poszerzenia oraz nieznacznej korekty łuków w ciągu ul. Drobnera dla wyznaczenia pasa rowerowego na jezdni od ul. Probusa do ul. Łokietka (między zatoką a pasami ruchu dla pojazdów) zmiana lokalizacji ścieżki pozostawi szeroki chodnik dla bezpiecznej obsługi ruchu pieszego oraz zatok

postojowych. W tym wariantie zatokę postojową należy pogłębić o ok. 0,5m, co spowoduje, że będzie można zrezygnować z konieczności przesunięcia trzech latarni.

II. opiniuje pozytywnie projekt organizacji ruchu docelowego z uwagami:

1. usunąć z podkładu wszystkie sieci oraz zarysy nieaktualnej geometrii drogi nie związane z przedmiotowym zakresem organizacji ruchu,
2. uzupełnić opisy, wymiary i pomiary projektowanego oznakowania poziomego,
3. uzupełnić granice styku z istniejącym oznakowaniem,
4. zaprojektować oznakowanie ścieżek rowerowych będących głównym przedmiotem projektu,
5. do opiniowania przedstawić plansze wynikową zawierającą jedynie elementy docelowego organizacji ruchu które będą funkcjonowały w terenie po realizacji zadania,
6. ze znakiem A-7 projektować tylko jeden inny znak – pozostałe znaki projektować na oddzielnych słupkach,
7. uzupełnić tablice F-10 na ul. Drobnera,
8. uzupełnić tabliczki pod znakami A-11a
9. na ul. Łokietka w miejsce linii przerywanej oddzielającej ścieżkę rowerową od pasa na kierunku do centrum projektować linie ciągłą,
10. skorygować tablice T-7 pod znakami D-1/A7 dostosowując do rzeczywistej geometrii skrzyżowania,
11. zaprojektować ciągłość oznakowania SIM,
12. skorygować błędne i niespójne oznakowanie zasad pierwszeństwa na skrzyżowaniu ul. Probusa przy pl. Św. Macieja,
13. na skrzyżowaniu ul. Łokietka – Chrobrego zaprojektować łamane pierwszeństwo po trasie kursowania komunikacji zbiorowej, która powinna mieć w tym miejscu priorytet,
14. zaprojektować linie P-14 na skrzyżowaniu równorzędnym ul. Probusa z Jedności Narodowej,
15. zaprojektować oznakowanie zabezpieczające zjazd rowerzystów na jezdnię na ul. Drobnera przed Łokietka,
16. uzupełnić tablice F-6 na ul. Drobnera przed skrzyżowaniem w lewo w ul. Probusa,
17. uzupełnić ograniczenia struktury rodzajowej ruchu w związku z brakami przejeźdźności projektowanych rozwiązań dla wybranych grup użytkowników drogi (autokary, samochody ciężarowe) na skrzyżowaniu pl. Św. Macieja – Probusa,
18. uporządkować oznakowania pierwszeństwa na skrzyżowaniu jw.,
19. na jezdni bocznej ul. Drobnera przy numerze 32-38 zaprojektować „strefę ruchu”,
20. zaprojektować ograniczenie prędkości dla tramwajów w rejonie skrzyżowania z ul. Probusa do 30km/h,
21. oznakować wjazd na teren Hotelu Plaza znakami „strefa ruchu”,

22. na pasie do skrętu w lewo w ul. Probusa zaprojektować linię P-14 przed torowiskiem tramwajowym a w miejsce linii P-13 zaprojektować P-7a,
23. zaprojektować dodatkowe oznakowanie ostrzegawcze o torowisku tramwajowym (znaki A-21, piktogramy na pasie ruchu),
24. zalecamy rozszerzenie i połączenie istniejących w terenie stref ruch uspokożonego – strefą należy objąć ul. Łokietka wraz ze skrzyżowaniami z ul. Bolesława Chrobrego oraz skrzyżowanie ul. Bolesława Chrobrego z ul. Henryka Brodatego,
25. zaprojektowano kolizję potoku autobusowego z potokiem tramwajowym przy wjeździe w ul. Łokietka z ul. Drobnera – na wlocie tramwaje i autobusy otrzymują sygnał kierunkowy (bezkolizyjny) podczas gdy na ul. Łokietka wyznaczono wspólny pas tramwajowo – autobusowy),
26. na odcinku ulicy przy pl. Św. Macieja między ul. Probusa i Łokietka wyznaczono kolidujący przebieg pasa dla pojazdów względem pasa rowerowego, który może skutkować powiązаныmi wypadkami z udziałem rowerzystów – na odcinku należy zrezygnować z wyznaczania pasów ruchu i pozostawić wspólny szeroki pas umożliwiający przeplatania na warunkach ogólnych,
27. na wlocie ul. Probusa do pl. Św. Macieja zaprojektować nakaz skrętu w prawo (z wyłączeniem rowerzystów) – pozostawienia możliwości skrętu w lewo skutecznie zablokuje ul. Probusa,
28. Uzupełnić zapisy i określić:
 - a. zaprojektowaną technologię oznakowania poziomego dla przyjętych rozwiązań dla ścieżki i przejść dla pieszych,
 - b. standard oznakowania pionowego:
 - ścieżki (C-13,C-13/16)powinno być z grupy znaków „mini”, folia odblaskowa II typu,
 - pozostałe z grupy znaków małych, folia II typu,
 - słupki do znaków stalowe ocynkowane , o śr.70 mm, z zatyczką od góry,
 - c. skrajnię poziomą i pionową przewidzianą nowymi wymaganiami Rozporządzenia min skrajnia dla ścieżki rowerowej: pionowa dla znaków wynosi 2,50m a pozioma 0,5m,
29. Nowe słupki przeszkodowe powinny być słupkami CITY o średnicy 76mm wg KMM SP/IS-I05,
30. Oznakowanie zdemontowane, słupki, bariery - należy przekazać do magazynu ZDiUM.

III. opiniuje pozytywnie projekt programów sygnalizacji z uwagami:

1. zachować wymagane przepisami odległości sygnalizatorów nad jezdnią od linii warunkowego zatrzymania – uwzględnić skrajnię sygnalizatorów 5,5m – zalecanie nie projektowanie w bezpośredniej bliskości sygnalizatorów rowerowych i kołowych po prawej stronie wlotów – sąsiedztwo sygnalizatorów oraz różny czas sygnału mogą mylić kierowców
2. doprowadzić do zgodności schematy sygnalizacji i rysunek organizacji ruchu
3. na wlocie od mostu Uniwersyteckiego zaprojektować sygnalizator rowerowy przy projektowanym pasie rowerowym – nie nadzorowana kolizji z potokiem rowerzystów z wlotu ul. Dubois

4. Poprawić pkt 3. „Rozwiązania projektowe” – wskazana zła grupa sygnalizacyjna.
5. Poprawić diagram dla skrzyżowania 059 – źle określony czas trwania sekwencji 0.
6. Poprawić tabelę czasów międzyzielonych oraz Algorytm TRAFFIC dla skrzyżowania 059 – wskazane wartości dla likwidowanej grupy sygnalizacyjnej.
7. Poprawić diagram dla skrzyżowania 060 – brak wskazanych rodzajów sekwencji.
8. Poprawić schemat dla skrzyżowania 059 – nie zawiera detekcji dla grup S2 i S4.
9. Doprojektować detekcję open/close door dla przystanku tramwajowego w kierunku mostu Uniwersyteckiego od strony ul. Łokietka.
10. Doprojektować detekcję zwrotnicową od strony mostu Uniwersyteckiego, celem wykrywania tramwajów awaryjnych, które nie wysyłają zgłoszeń do pętli Capsys.
11. Diagram dla SK059 skrócić o identyczne sekwencje tj. seq 15 i 16, seq 17 i 18, seq 21 i 22, seq 26 i 27 oraz seq 28 i 29.
12. Doprecyzować zasady nadawania priorytetu dla relacji awaryjnych 22, 23 i 38, które będą odpowiadać za współbieżne otwarcie relacji S3 – obecnie nie ma ani priorytetu ani otwarć współbieżnych na tych relacjach.
13. Rozbudować program start, aby uzyskać zgodność z sekwencjami 0 i 1 w programach systemowych.
14. Detektorów mac nie należy przypisywać na wejścia akomodowane modułów wykonawczych tylko na wejścia wirtualne modułu PSI,
15. Należy jednoznacznie określić wartości średnicy soczewek projektowanych sygnalizatorów,
16. Podać parametry wkładów LED z wyszczególnieniem danych określających rodzaj wkładów jaki należy zastosować w projektowanych sygnalizatorach,
17. Podać wartości skrajni pionowej projektowanych sygnalizatorów,
18. Na stronie 6 zamieszczono tabelę z rozmieszczeniem grup sygnałowych na modułach wykonawczych, z której wynika konieczność rozbudowy sterownika – w treści opisu technicznego na stronie 2 dodać informację słowną o tym, że projekt przewiduje rozbudowę sterownika lub jego wymianę (rozwińcie kwestii technicznych w projekcie branży elektrycznej),
19. W projekcie zawarto tabele, rysunki i zestawienia z nagłówkiem 059611ak – należy zmienić nazwę nagłówków tj. nie używać nazwy istniejącego programu sygnalizacji,
20. Rozbudować warunek W6 o blokadę zwrotnicy SZ3 w logice „lub” (instalację zaprojektować i przedstawić w projekcie wykonawczym branży elektrycznej),
21. Na planie sytuacyjnym programu lokalnego brak przycisku B8,
22. Na skrzyżowaniu nie ma sygnalizatorów dźwiękowych – zaleca się doprojektowanie i montaż w ramach prowadzonej inwestycji urządzeń dla osób z dysfunkcją wzroku zgodnie z obowiązującymi wytycznymi do projektowania i wykonywania instalacji sygnalizacji świetlnej,

23. W opisie technicznym powołano się na sygnalizatory K12a, b, c przy czym na rysunkach sygnalizatorów urządzenia oznaczone są jako K13a, b, c.

W celu uzyskania pozytywnej opinii prosimy o skorygowanie projektów w oparciu o powyższe uwagi i ponowne złożenie do ZDiUM.

Ponadto proponujemy, aby odcinek jezdni na pl. Św. Macieja pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Łokietka i ul. Probusa, dla relacji w kierunku od ul. Trzebnickiej do ul. Chrobrego, przeznaczyć wyłącznie dla ruchu rowerowego i ewentualnie autobusów komunikacji zbiorowej, bez wyznaczania pasa rowerowego. W naszej ocenie zapewni to bezpieczeństwo ruchu rowerowego, gdyż wyeliminuje konieczność przeplatania rowerzystów skręcających w lewo w ul. Łokietka na bardzo krótkim odcinku jezdni.

Dodatkowo na skrzyżowaniu Drobnera – Probusa w celu poprawy bezpieczeństwa proponujemy zainstalowanie sygnalizacji zwłaszcza w zakresie przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego. Skrzyżowanie charakteryzuje się wyjątkowo niekorzystnymi cechami bezpośrednio wpływającymi na pogorszenie bezpieczeństwa (geometria skrzyżowania, przebieg drogi głównej po łuku, duże natężenia ruchu oraz przebieg torowiska tramwajowego w pasie rozdziału).

Informujemy, że załączone do opracowania pomiary ruchu są nieprzydatne, gdyż zostały wykonane w okresie wakacyjnym, nie zawierają opisu uzasadniającego sposób ich przeprowadzenia oraz wniosków przydatnych do oceny zmian w rozkładzie ruchu po przebudowie, są niekompletne i zawierają błędy.

Z upoważnienia Dyrektora
NACZELNIK WYDZIAŁU

Barbara Malarzka

Sprawę prowadzi:

Bogumiła Pasieczny, tel. 71 376 00 06, bogumiła.pasieczny@zdiwm.wroc.pl

Otrzymują:

1. Adresat.
2. aa, TRP.



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

Wrocław, 15 lutego 2017 r.

WIM-EM.7221.9.2017.PK

Dotyczy: zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu wraz z projektem sygnalizacji świetlnej dla zadania pn. "Przebudowa dróg w celu wyznaczenia tras rowerowych na ul. Drobnera i Łokietka we Wrocławiu"

W odpowiedzi na pismo o sygnaturze 3362/11/16 z dnia 30 listopada 2016 r. w sprawie zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu wraz z projektem sygnalizacji świetlnej dla zadania pn. "Przebudowa dróg w celu wyznaczenia tras rowerowych na ul. Drobnera i Łokietka we Wrocławiu", Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego we Wrocławiu uprzejmie informuje, że zatwierdza projekt docelowej organizacji ruchu wraz z projektem sygnalizacji świetlnej 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. Nr 58, poz. 515 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 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 września 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


Elwira 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 4.01.2017

FRIED-POL Paweł Fried

ul. Kłodnicka 2
54-218 Wrocław

TRP.404.11.118701.1849 .2015.BP

Dotyczy: przebudowa dróg w celu wyznaczenia tras rowerowych na ul. Drobnera i Łokietka

W odpowiedzi na pismo nr 3374/10/16 z dnia 8.12.2016 r. w sprawie ponownego uzgodnienia rozwiązań drogowych oraz zaopiniowania docelowej organizacji ruchu i programów sygnalizacji świetlnej dla zadania dotyczącego przebudowy ul. Drobnera i Łokietka w celu wyznaczenia tras rowerowych na, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta informuje, że:

I. uzgadnia skorygowany projekt drogowy pozytywnie z uwagami:

1. nie zwężać chodnika po południowej stronie ul. Drobnera w sąsiedztwie schodów do Hotelu Plaza do parametru 1,90m. W przypadku braku dostępności pasa drogowego należy miejscowo zwęzić drogę dla rowerów,
2. skorygować układ drogowy w miejscu włączenia drogi dla rowerów do jezdni ul. Drobnera po północnej stronie ulicy przed skrzyżowaniem z ul. Łokietka: zjazd przesunąć w kierunku śluzy, krawężnik wyspy chroniącej wyjeżdżających rowerzystów zza zatoki postojowej wysunąć na szerokość pasa rowerowego, co umożliwi montaż elementów organizacji ruchu, krawędzie wyokrąglić łukami,
3. powyższą korektę połączyć z korektą przebiegu północnego krawężnika ul. Drobnera na odcinku od skrzyżowania z ul. Probusa do ww. wyspy w celu poszerzenia chodnika zwłaszcza w przekroju I-I. Na tym odcinku występuje intensywny ruch pieszych i zwężenie chodnika w celu wprowadzenia ruchu rowerowego należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Poszerzenie wykonać rezygnując z poszerzenia zaprojektowanego od strony torowiska tramwajowego,
4. skorygować geometrię układu drogowego na włączeniu drogi obsługującej budynki po północnej stronie ul. Drobnera (od pl. Bema do ul. Probusa) dostosowując ją do warunków przejezdności dla pojazdu dostawczego,
5. projekt należy uzupełnić o przekroje podłużne przez wyniesienia na ul. Drobnera i ul. Probusa.

Ponadto prosimy o sprawdzenie przejezdności dla autobusów na skrócie w prawo z ul. Łokietka do pl. Św. Macieja oraz dla autobusów i pojazdów ciężarowych na skrócie w prawo z pl. Św. Macieja do ul. Probusa. W przypadku stwierdzenia braku przejezdności należy wprowadzić stosowne ograniczenia w organizacji ruchu.

Dodatkowo dla punktów 2 i 3 proponujemy alternatywne rozwiązanie, tj. wykorzystanie wykonanego poszerzenia oraz nieznacznej korekty łuków w ciągu ul. Drobnera dla wyznaczenia pasa rowerowego na jezdni od ul. Probusa do ul. Łokietka (między zatoką a pasami ruchu dla pojazdów) zmiana lokalizacji ścieżki pozostawi szeroki chodnik dla bezpiecznej obsługi ruchu pieszego oraz zatok

postojowych. W tym wariantcie zatokę postojową należy pogłębić o ok. 0,5m, co spowoduje, że będzie można zrezygnować z konieczności przesunięcia trzech latarni.

II. opiniuje pozytywnie projekt organizacji ruchu docelowego z uwagami:

1. usunąć z podkładu wszystkie sieci oraz zarysy nieaktualnej geometrii drogi nie związane z przedmiotowym zakresem organizacji ruchu,
2. uzupełnić opisy, wymiary i pomiary projektowanego oznakowania poziomego,
3. uzupełnić granice styku z istniejącym oznakowaniem,
4. zaprojektować oznakowanie ścieżek rowerowych będących głównym przedmiotem projektu,
5. do opiniowania przedstawić plansze wynikową zawierającą jedynie elementy docelowego organizacji ruchu które będą funkcjonowały w terenie po realizacji zadania,
6. ze znakiem A-7 projektować tylko jeden inny znak – pozostałe znaki projektować na oddzielnych słupkach,
7. uzupełnić tablice F-10 na ul. Drobnera,
8. uzupełnić tabliczki pod znakami A-11a
9. na ul. Łokietka w miejsce linii przerywanej oddzielającej ścieżkę rowerową od pasa na kierunku do centrum projektować linie ciągłą,
10. skorygować tablice T-7 pod znakami D-1/A7 dostosowując do rzeczywistej geometrii skrzyżowania,
11. zaprojektować ciągłość oznakowania SIM,
12. skorygować błędne i niespójne oznakowanie zasad pierwszeństwa na skrzyżowaniu ul. Probusa przy pl. Św. Macieja,
13. na skrzyżowaniu ul. Łokietka – Chrobrego zaprojektować łamane pierwszeństwo po trasie kursowania komunikacji zbiorowej, która powinna mieć w tym miejscu priorytet,
14. zaprojektować linie P-14 na skrzyżowaniu równorzędnym ul. Probusa z Jedności Narodowej,
15. zaprojektować oznakowanie zabezpieczające zjazd rowerzystów na jezdnię na ul. Drobnera przed Łokietka,
16. uzupełnić tablice F-6 na ul. Drobnera przed skrzyżowaniem w lewo w ul. Probusa,
17. uzupełnić ograniczenia struktury rodzajowej ruchu w związku z brakami przejeźdźności projektowanych rozwiązań dla wybranych grup użytkowników drogi (autokary, samochody ciężarowe) na skrzyżowaniu pl. Św. Macieja – Probusa,
18. uporządkować oznakowania pierwszeństwa na skrzyżowaniu jw.,
19. na jezdni bocznej ul. Drobnera przy numerze 32-38 zaprojektować „strefę ruchu”,
20. zaprojektować ograniczenie prędkości dla tramwajów w rejonie skrzyżowania z ul. Probusa do 30km/h,
21. oznakować wjazd na teren Hotelu Plaza znakami „strefa ruchu”,

22. na pasie do skrętu w lewo w ul. Probusa zaprojektować linię P-14 przed torowiskiem tramwajowym a w miejsce linii P-13 zaprojektować P-7a,
23. zaprojektować dodatkowe oznakowanie ostrzegawcze o torowisku tramwajowym (znaki A-21, piktogramy na pasie ruchu),
24. zalecamy rozszerzenie i połączenie istniejących w terenie stref ruch uspokożonego – strefą należy objąć ul. Łokietka wraz ze skrzyżowaniami z ul. Bolesława Chrobrego oraz skrzyżowanie ul. Bolesława Chrobrego z ul. Henryka Brodatego,
25. zaprojektowano kolizję potoku autobusowego z potokiem tramwajowym przy wjeździe w ul. Łokietka z ul. Drobnera – na wlocie tramwaje i autobusy otrzymują sygnał kierunkowy (bezkolizyjny) podczas gdy na ul. Łokietka wyznaczono wspólny pas tramwajowo – autobusowy),
26. na odcinku ulicy przy pl. Św. Macieja między ul. Probusa i Łokietka wyznaczono kolidujący przebieg pasa dla pojazdów względem pasa rowerowego, który może skutkować powiązanymi wypadkami z udziałem rowerzystów – na odcinku należy zrezygnować z wyznaczania pasów ruchu i pozostawić wspólny szeroki pas umożliwiający przeplatania na warunkach ogólnych,
27. na wlocie ul. Probusa do pl. Św. Macieja zaprojektować nakaz skrętu w prawo (z wyłączeniem rowerzystów) – pozostawienia możliwości skrętu w lewo skutecznie zablokuje ul. Probusa,
28. Uzupełnić zapisy i określić:
 - a. zaprojektowaną technologię oznakowania poziomego dla przyjętych rozwiązań dla ścieżki i przejść dla pieszych,
 - b. standard oznakowania pionowego:
 - ścieżki (C-13,C-13/16)powinno być z grupy znaków „mini”, folia odblaskowa II typu,
 - pozostałe z grupy znaków małych, folia II typu,
 - słupki do znaków stalowe ocynkowane , o śr.70 mm, z zatyczką od góry,
 - c. skrajnię poziomą i pionową przewidzianą nowymi wymaganiami Rozporządzenia min skrajnia dla ścieżki rowerowej: pionowa dla znaków wynosi 2,50m a pozioma 0,5m,
29. Nowe słupki przeszkodowe powinny być słupkami CITY o średnicy 76mm wg KMM SP/IS-I05,
30. Oznakowanie zdemontowane, słupki, bariery - należy przekazać do magazynu ZDiUM.

III. opiniuje pozytywnie projekt programów sygnalizacji z uwagami:

1. zachować wymagane przepisami odległości sygnalizatorów nad jezdnią od linii warunkowego zatrzymania – uwzględnić skrajnię sygnalizatorów 5,5m – zalecanie nie projektowanie w bezpośredniej bliskości sygnalizatorów rowerowych i kołowych po prawej stronie wlotów – sąsiedztwo sygnalizatorów oraz różny czas sygnału mogą mylić kierowców
2. doprowadzić do zgodności schematy sygnalizacji i rysunek organizacji ruchu
3. na wlocie od mostu Uniwersyteckiego zaprojektować sygnalizator rowerowy przy projektowanym pasie rowerowym – nie nadzorowana kolizji z potokiem rowerzystów z wlotu ul. Dubois

4. Poprawić pkt 3. „Rozwiązania projektowe” – wskazana zła grupa sygnalizacyjna.
5. Poprawić diagram dla skrzyżowania 059 – źle określony czas trwania sekwencji 0.
6. Poprawić tabelę czasów międzyzielonych oraz Algorytm TRAFFIC dla skrzyżowania 059 – wskazane wartości dla likwidowanej grupy sygnalizacyjnej.
7. Poprawić diagram dla skrzyżowania 060 – brak wskazanych rodzajów sekwencji.
8. Poprawić schemat dla skrzyżowania 059 – nie zawiera detekcji dla grup S2 i S4.
9. Doprojektować detekcję open/close door dla przystanku tramwajowego w kierunku mostu Uniwersyteckiego od strony ul. Łokietka.
10. Doprojektować detekcję zwrotnicową od strony mostu Uniwersyteckiego, celem wykrywania tramwajów awaryjnych, które nie wysyłają zgłoszeń do pętli Capsys.
11. Diagram dla SK059 skrócić o identyczne sekwencje tj. seq 15 i 16, seq 17 i 18, seq 21 i 22, seq 26 i 27 oraz seq 28 i 29.
12. Doprecyzować zasady nadawania priorytetu dla relacji awaryjnych 22, 23 i 38, które będą odpowiadać za współbieżne otwarcie relacji S3 – obecnie nie ma ani priorytetu ani otwarć współbieżnych na tych relacjach.
13. Rozbudować program start, aby uzyskać zgodność z sekwencjami 0 i 1 w programach systemowych.
14. Detektorów mac nie należy przypisywać na wejścia akomodowane modułów wykonawczych tylko na wejścia wirtualne modułu PSI,
15. Należy jednoznacznie określić wartości średnicy soczewek projektowanych sygnalizatorów,
16. Podać parametry wkładów LED z wyszczególnieniem danych określających rodzaj wkładów jaki należy zastosować w projektowanych sygnalizatorach,
17. Podać wartości skrajni pionowej projektowanych sygnalizatorów,
18. Na stronie 6 zamieszczono tabelę z rozmieszczeniem grup sygnałowych na modułach wykonawczych, z której wynika konieczność rozbudowy sterownika – w treści opisu technicznego na stronie 2 dodać informację słowną o tym, że projekt przewiduje rozbudowę sterownika lub jego wymianę (rozwińcie kwestii technicznych w projekcie branży elektrycznej),
19. W projekcie zawarto tabele, rysunki i zestawienia z nagłówkiem 059611ak – należy zmienić nazwę nagłówków tj. nie używać nazwy istniejącego programu sygnalizacji,
20. Rozbudować warunek W6 o blokadę zwrotnicy SZ3 w logice „lub” (instalację zaprojektować i przedstawić w projekcie wykonawczym branży elektrycznej),
21. Na planie sytuacyjnym programu lokalnego brak przycisku B8,
22. Na skrzyżowaniu nie ma sygnalizatorów dźwiękowych – zaleca się doprojektowanie i montaż w ramach prowadzonej inwestycji urządzeń dla osób z dysfunkcją wzroku zgodnie z obowiązującymi wytycznymi do projektowania i wykonywania instalacji sygnalizacji świetlnej,

23. W opisie technicznym powołano się na sygnalizatory K12a, b, c przy czym na rysunkach sygnalizatorów urządzenia oznaczone są jako K13a, b, c.

W celu uzyskania pozytywnej opinii prosimy o skorygowanie projektów w oparciu o powyższe uwagi i ponowne złożenie do ZDiUM.

Ponadto proponujemy, aby odcinek jezdni na pl. Św. Macieja pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Łokietka i ul. Probusa, dla relacji w kierunku od ul. Trzebnickiej do ul. Chrobrego, przeznaczyć wyłącznie dla ruchu rowerowego i ewentualnie autobusów komunikacji zbiorowej, bez wyznaczania pasa rowerowego. W naszej ocenie zapewni to bezpieczeństwo ruchu rowerowego, gdyż wyeliminuje konieczność przeplatania rowerzystów skręcających w lewo w ul. Łokietka na bardzo krótkim odcinku jezdni.

Dodatkowo na skrzyżowaniu Drobnera – Probusa w celu poprawy bezpieczeństwa proponujemy zainstalowanie sygnalizacji zwłaszcza w zakresie przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego. Skrzyżowanie charakteryzuje się wyjątkowo niekorzystnymi cechami bezpośrednio wpływającymi na pogorszenie bezpieczeństwa (geometria skrzyżowania, przebieg drogi głównej po łuku, duże natężenia ruchu oraz przebieg torowiska tramwajowego w pasie rozdziału).

Informujemy, że załączone do opracowania pomiary ruchu są nieprzydatne, gdyż zostały wykonane w okresie wakacyjnym, nie zawierają opisu uzasadniającego sposób ich przeprowadzenia oraz wniosków przydatnych do oceny zmian w rozkładzie ruchu po przebudowie, są niekompletne i zawierają błędy.

Z upoważnienia Dyrektora
NACZELNIK WYDZIAŁU

Barbara Malarzka

Sprawę prowadzi:

Bogumiła Pasieczny, tel. 71 376 00 06, bogumiła.pasieczny@zdiwm.wroc.pl

Otrzymują:

1. Adresat.
2. aa, TRP.



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

Wrocław, 15 lutego 2017 r.

WIM-EM.7221.9.2017.PK

Dotyczy: zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu wraz z projektem sygnalizacji świetlnej dla zadania pn. "Przebudowa dróg w celu wyznaczenia tras rowerowych na ul. Drobnera i Łokietka we Wrocławiu"

W odpowiedzi na pismo o sygnaturze 3362/11/16 z dnia 30 listopada 2016 r. w sprawie zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu wraz z projektem sygnalizacji świetlnej dla zadania pn. "Przebudowa dróg w celu wyznaczenia tras rowerowych na ul. Drobnera i Łokietka we Wrocławiu", Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego we Wrocławiu uprzejmie informuje, że zatwierdza projekt docelowej organizacji ruchu wraz z projektem sygnalizacji świetlnej 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. Nr 58, poz. 515 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 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 września 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


Elwira 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