

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 skřęcie w prawo z ul. Łokietka do pl. Św. Macieja oraz dla autobusów i pojazdów ciężarowych na skřęcie 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 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.