

**OPIS DO PROJEKTU BRANŻY INŻYNIERII RUCHU  
DLA ZADANIA BUDOWY DRÓG W REJONIE  
NOWO BUDOWANEJ SZKOŁY  
PRZY UL.KŁODZKIEJ WE WROCŁAWIU**

**DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU**

## **1. CZĘŚĆ INFORMACYJNO-OGÓLNA**

### **1.1 Nazwa obiektów budowlanych**

Budowa dróg w rejonie nowo budowanej szkoły przy ul.Kłodzkiej we Wrocławiu.

### **1.2. Inwestor**

**Gmina Wrocław**

Plac Nowy Targ 1/8, 50-141 Wrocław

Reprezentowana przez:

**Wrocławskie Inwestycje**

ul.Ofiar Oświęcimskich 36, 50-059 Wrocław

### **1.3 Zamawiający**

**Wrocławskie Inwestycje**

ul.Ofiar Oświęcimskich 36, 50-059 Wrocław

### **1.4. Nazwa jednostki projektowej**

**Biuro Projektów Dróg i Mostów**

**BBKS-PROJEKT Sp. z o.o.**

**ul. Ojca Beyzyna 10/1, 53-204 Wrocław**

### **1.5. Podstawa opracowania**

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Zamawiającym a jednostką projektową.

### **1.6. Zakres inwestycji**

Projektem budowlanym objęte są przebudowa i rozbudowa odcinków ul.Kukuczki, ul.Strońskiej, ul.Kłodzkiej, ul.Radkowskiej, ul.Dzierżonowskiej oraz drogi dojazdowej 2KDD/1 przy projektowanej szkole wraz z pełną przebudową kolidującego uzbrojenia podziemnego w pasie drogowym wymienionych ulic. Całość inwestycji mieści się w granicach administracyjnych m.Wrocławia.

## **2. CZĘŚĆ OPISOWA**

### **2.1. Opis stanu istniejącego**

Ciągi drogowe objęte zamówieniem zlokalizowane są na obrzeżach istniejącego od szeregu lat osiedla zabudowy mieszkalnej i stanowią w chwili obecnej tereny nieużytków bądź prowizoryczne ciągi o nawierzchni ziemnej. Od strony południowej teren ograniczony jest nasypem kolejowym. Oznakowanie przyległych ulic osiedlowych jest poprawne (z wyjątkiem niespójnego oznakowania granic obszarów o ograniczonej dopuszczalnej prędkości ruchu).

Elementy stanu istniejącego ujawnione są jako tło podstawowej planszy „Docelowa organizacja ruchu” (nr 1.0).

### **2.2. Oznakowanie docelowe**

#### **2.2.1. Charakterystyka wymagań wykonawczych**

Wymogi techniczne dotyczące elementów oznakowania oraz elementów BRD określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych z 3.07.2003r. (wraz z późniejszymi jego zmianami) a także aktualny katalog „Meble Miejskie Wrocławia” z r.2014.

##### **2.2.1.1. Oznakowanie pionowe**

Na całym obszarze otaczającym zakres niniejszego projektu stosowane są znaki pionowe grupy wielkości małej (M). Aktualna edycja Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych przewiduje natomiast zastosowanie na obszarze objętym dokumentacją znaków grupy wielkości mini (MI). Znaki winny być tłoczone z blachy ocynkowanej z licem pokrytym folią odblaskową typu 2. Znaki pionowe należy umieszczać w odległości 0,5 do 2,0m od krawędzi jezdni. Odnośnie wielkości znaków pionowych patrz też p.3.2. opisu.

Stosowane na terenie Wrocławia wymagania dla znaków pionowych:

- o lico znaku- folia odblaskowa typu 2 zgodnie z wymogami tabeli 1.2 „Szczegółowych warunków technicznych...”
- o tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej gr.1,5- 2mm,
- o zamocowanie- uniwersalny uchwyt o profilu ceowym lub płaskownik przytwierdzony do tarczy znaku, obejmujący z możliwością regulacji w zależności od rodzaju i średnicy podpory (słupka),
- o słupek prosty – rura stalowa ocynkowana Ø 60-70mm (u dołu z przyspawanymi tzw. „wąsami kotwiącymi”, u góry zaślepiony (bądź z przyspawanym u dołu tzw. kołnierzem” umożliwiającym przykręcenie do podłoża)
- o słupek profilowany z wysięgnikiem – ocynkowany Ø 60-70mm u dołu z przyspawanymi tzw. wąsami kotwiącymi”, u góry zaślepiony.

Dodatkowo w rejonie szkoły zastosowano – zgodnie z ustaleniami II Rady Technicznej znaki „Kiss & ride” wg wzoru opracowanego przez WIM UM.

Uwaga: w rejonie wokół obszaru objętego umową na prace projektowe obowiązuje oznakowanie znakami B-43 oraz B-44 „strefa ograniczonej prędkości (do 30km/h)”. Niestety nie wszystkie znaki strefowe w rejonie zawartym pomiędzy ulicami Świeradowską, Borowską a Bardzką ułożone są w sposób spójny, konsekwentny i jednoznaczny, co potencjalnie powodować może mylne interpretacje u kierowców dotyczące faktycznego poziomu obowiązujących w obszarze limitów dopuszczalnej prędkości ruchu. Dlatego też na granicach obszaru objętego umową na prace projektowe doprojektowano dodatkowo 2 znaki B-43 „30” (ul.Pirenejska oraz ul.Dzierżonowska). Ewentualne pełne i kompleksowe uporządkowanie oznakowania strefowego na całym obszarze otaczającym wymagałoby istotnego rozszerzenia zakresu obecnego zamówienia na prace projektowe.

### 2.2.1.2. Oznakowanie poziome

Na nawierzchniach bitumicznych przewiduje się stosowanie grubowarstwowego oznakowania poziomego z dodatkiem mikrokulki odblaskowej. Przejazdy rowerowe przez jezdnie pokrywane są kolorem czerwonym. Stanowiska postojowe dla osób niepełnosprawnych

pokryte winny mieć nawierzchnię barwy niebieskiej zgodnie z zapisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3.07.2015 – efekt ten możliwy jest do uzyskania przez zastosowanie kostki betonowej w odpowiednim zabarwieniu lub pokrycie powierzchni stanowisk farbą.

Stosowane na terenie Wrocławia dodatkowe wymagania dla znaków poziomych:

- oznakowanie grubowarstwowe w technologii termoplastycznej lub chemoutwardzalnej
- wysoka odporność na ścieranie i zabrudzenia
- szorstkość winna być możliwie zbliżona do szorstkości nawierzchni
- wysoka trwałość oraz wysoki współczynnik odbłaskowości umożliwiające zachowanie co najmniej minimalnych parametrów odbłaskowości przez cały okres użytkowania
- zapewnienie dobrej widoczności o każdej porze
- stosowanie wyłącznie materiałów atestowanych

#### 2.2.1.3. Ogrodzenie segmentowe w rejonie szkoły

W strefie obu wyjść ze szkoły w kierunku nowej jezdni i zlokalizowanych na niej zatok „Kiss & ride” zaprojektowano odcinki ogrodzenia segmentowego U-12 w standardzie modelu BB/IS-103 zgodnie z katalogiem „Meble Miejskie Wrocławia” z r.2014.

#### 2.2.1.4. Inne urządzenia BRD

W rejonie projektowanego zbiornika retencyjnego dla wód opadowych planowana jest wydzielona jednokierunkowa jezdnia techniczna dla służb MPWiK. Jezdnia ta wydzielona będzie z ruchu ogólnego i zabezpieczona zaporami w standardzie rogatek U-13b. W rejonie szkoły część powierzchni zatoki przyjezdniowej wydzielona jest z użytkowania (ze względów przeciwpożarowych) przy zastosowaniu elastycznych uchylnych elementów plastikowych typu U-21a/b.

### **3. UWAGI KOŃCOWE**

#### **3.1. Czas wdrożenia dokumentacji**

Inwestor planuje wdrożenie dokumentacji zimą 2016.

#### **3.2. Problematyka wielkości oznakowania pionowego**

Jak to wskazano w p.2.2.1.1. na całym obszarze otaczającym zakres niniejszego projektu stosowane są znaki pionowe grupy wielkości małej (M). Aktualna edycja Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych przewiduje jednak zastosowanie na obszarze objętym dokumentacją znaków grupy wielkości mini (MI). Decyzję o zastosowaniu konkretnej grupy wielkości oznakowania winien w takiej sytuacji podjąć organ zarządzający ruchem w mieście – ostatecznie ustalono **znaki mini (MI)**.

#### **3.3. Ustalenie statusu formalnego dróg projektowanych**

Projektowane drogi zostaną wykonane na podstawie decyzji ZRID. W związku z tym nowobudowane drogi będą miały status dróg publicznych – dróg gminnych. Do opisu załączono protokół z Rady Technicznej z dnia 26.10.2015 (decyzji ZRID dotyczy punkt 8 paragrafu branży drogowej) wraz z listą obecności oraz MPZP w rejonie projektowanych dróg.

Drogi przyległe do terenu inwestycji posiadają różnoraki status zarówno odnośnie zakwalifikowania do dróg gminnych lub dróg wewnętrznych w zarządzie ZDiUM czy też innych podmiotów, jak i (w przypadku dróg gminnych) przypisania ich do stref ograniczonej prędkości lub w stref zamieszkania. Na podstawie inwentaryzacji dnia 26.03.16 dokonano inwentaryzacji oznakowania istniejącego dot. powyższych w obrębie ograniczonym ul. Borowską, ul. Świeradowską, ul. Dzierżoniowską i nasypem kolejowym. Wyniki przedstawiono na planach orientacyjnych (rys. 2.0 oraz 2.1).

W terenie stwierdzono niezgodne ze stanem prawnym oznakowane w kwestii statusu dróg gminnych lub dróg wewnętrznych w Zarządzie ZDiUM (na podstawie Wykazu Dróg Przebiegających Przez Miasto Wrocław z dnia 21.03.2016, sporządzonej przez ZDiUM), a

także dróg wewnętrznych należących do innych podmiotów. Niektóre drogi wewnętrzne w zarządzie ZDiUM oznakowane są jako publiczne i vice versa (np. gminna ul. Kłodzka oznakowana jest jako droga wewnętrzna). Część dróg położonych na terenie prywatnym oznakowana jest w sposób nienormatywny, tj. tablicami nie przewidzianymi w Rozporządzeniu 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 (np. „Teren prywatny” + piktogram T-24) lub na niektórych wlotach nie oznakowana wcale.

Największym stwierdzonym problemem jest brak spójności oznakowania ulic Kukuczki (wg Wykazu, droga gminna), ul. Pirenejkiej (wg Wykazu, droga wewnętrzna w zarządzie ZDiUM), ul. Alpejskiej i Himalajskiej(przynależne do S.M. Osada) oraz zachodniego odcinka ul. Rutkiewicz (wg Wykazu, droga gminna). Od strony ul. Kukuczki znajdują się znaki B-43 i B-44 (strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h), natomiast na ul. Pirenejkiej w połowie odcinka między ul.Długopolską a ul.Rutkiewicz znajduje się para znaków D-52 i D-53 (strefa ruchu). Ponadto występują przy wlotach ulic Himalajskiej i Alpejskiej (tylko od strony ul.Kukuczki) nienormatywne tablice „Teren prywatny S.M. Osada Miejsca postojowe wyłącznie dla mieszkańców osiedla”. W rezultacie brak jest możliwości stwierdzenia na podstawie oznakowania, które ulice są drogami publicznymi, a które wewnętrznymi oraz określenia granic strefy ruchu.

Przypisanie poszczególnych dróg do stref zamieszkania lub ograniczonej prędkości w stanie istniejącym wykazuje niekonsekwencję. Nie stwierdzono wyraźnego związku przynależności ulic do poszczególnych stref z ich funkcją ani stanem technicznym.

Dodatkowo stwierdzono brak spójności oznakowania ograniczającego wjazd pojazdów ciężarowych (np. znaki B-5 występują tylko przy wjeździe na ulicę od jednej strony).

Rozwiązanie powyższych kwestii znajduje się poza zakresem zadania. Projektując oznakowanie nowobudowanych ulic, nawiązano do stanu istniejącego.

W związku z budową projektowanych dróg jako dróg publicznych na podstawie decyzji ZRID (decyzja inwestora) oraz zgodnie z MPZP, zakwalifikowano projektowane ulice jako

## ***Budowa dróg w rejonie nowo budowanej szkoły przy ul.Kłodzkiej we Wrocławiu***

---

drogi gminne. Ze względów ruchowych oraz nawiązując do stanu istniejącego przypisano je do strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h.

### **Styk z ulicami Kukuczki i Pirenejską**

Kontynuacja drogi gminnej ul.Kukuczki, objętej strefą ograniczonej prędkości do 30 km/h. Zaprojektowano znaki kończące strefę ruchu na ul.Pirenejskiej.

### **Styk z ul.Uznańskiego**

Oznakowanie istniejące (strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h).

### **Styk z ul.Strońską**

Oznakowanie istniejące (strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h). Dotyczy również odcinka istniejącego zlokalizowanego na działce gminnej, nie ujętego w Wykazie.

### **Rejon ul. Dzierżoniowskiej**

Uporządkowano oznakowanie wyznaczające granice dróg wewnętrznych: ulice Kłodzką i Dzierżoniowską oraz utwardzoną część ul.Radkowskiej (istniejącą oraz utwardzaną w ramach przebudowy) oznakowano jako drogi gminne, pozostałe jako drogi wewnętrzne. Ze względu na możliwość wjazdu do strefy zamieszkania pojazdów z sieci dróg wewnętrznych na terenie prywatnym, w szczególności z osiedla S.M. Wrocław Południe, bez otrzymania informacji o strefie ograniczonej prędkości, powtórzono znak B-43, zlokalizowany przy skrzyżowaniu ul.Świeradowskiej z ul.Piławską.

Opracował:

mgr inż. Jerzy Lutogniewski