

ZIN.5370.9.2020
1711/20

Wrocław, 01.06.2020 r.

Opinia do projektu budowlanego w zakresie wynikającym ze *Standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego*

(na podstawie Uchwały Zarządu Województwa Dolnośląskiego Nr 4710/V/17 z 28 grudnia 2017 r.)

Dane projektu:

Jednostka projektowa:	MARBUD Zakład Budowlano-Projektowy Ul. T. Zielińskiego 26 m 17, 53--534 Wrocław
Temat opracowania:	„Przebudowa drogi wojewódzkiej DW 455 w miejscowości Jelcz - Laskowice”

Treść opinii:

Instytut Rozwoju Terytorialnego negatywnie opiniuje przedstawiony projekt, gdyż nie spełnia on wymogów jakimi powinny odpowiadać udogodnienia dla rowerów zlokalizowane przy drogach wojewódzkich. W celu spełnienia wymogów należy uwzględnić w projekcie następujące uwagi:

1. Konstrukcja drogi pieszo-rowerowej winna być wykonana z nawierzchni bitumicznej oraz odpowiedniej do tego podbudowy – szczegóły na schemacie nr 16 oraz w rozdz. 4.1.9 *Standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego*.
2. Zgodnie ze wskazaniem *Standardów* (rozdz. 4.1.10) należy zachować ciągłość nawierzchni oraz niwelety drogi pieszo-rowerowej na wszystkich zjazdach publicznych, indywidualnych oraz wylotach ulic podporządkowanych, tj. Ogrodowej (2x) i Krótkiej – tamże przejście i przejazd rowerowy należy zaprojektować na wyniesieniu.
3. Zaprojektowana droga pieszo-rowerowa nie posiada skrajni od jezdni, czego wymagają *Standardy*. Należy zatem na całej długości poszerzyć powierzchnię oddzieloną od jezdni tak, aby osiągnąć stałą szerokość jezdni, jaka została zaprojektowana na obiekcie mostowym - 7,55 m (lub 7,5 m przy zastosowaniu szerszych azylów). Stała szerokość pasa ruchu na jezdni: 3,75 – 3,8 m, zamiast projektowanej 4,20 m przybliży parametry jezdni do zalecanych w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (§ 15 1. Szerokość pasów ruchu, z zastrzeżeniem § 16, powinna wynosić: [...] 3) na drodze klasy GP i G - 3,50 m). Działanie to pozwoli osiągnąć skrajnię drogi

- pieszo-rowerowej od jezdni oraz umożliwi montaż słupków wraz z zachowaniem skrajni (patrz pkt. 6 opinii).
4. Drogę rowerową prosimy zakończyć na wylocie ul. Ogrodowej (kilkadzieści metrów wcześniej niż na projekcie). W przypadku zakończenia drogi rowerowej poza skrzyżowaniem należy umożliwić płynne włączenie się do ruchu na jezdni oraz zjazd z jezdni na drogę rowerową – rozwiązanie przedstawione na rys. 1.12 A *Standardów*.
 5. Drzewo przy zatoce autobusowej (zdjęcie poniżej) przeznaczone do wycinki prosimy zachować – budowa infrastruktury rowerowej w tym wypadku nie powinna prowadzić do likwidacji starego drzewa. Prosimy o zastosowanie następujących rozwiązań:
 - w obrysie (rzucie) korony drzewa należy, wyjątkowo, zastosować nawierzchnię przepuszczalną (szczegóły w rozdz. 4.1.9 *Standardów*) na drodze pieszorowerowej;
 - należy zrezygnować z obrzeży od strony drzewa;



6. Należy zastosować zabezpieczenia przed nielegalnym parkowaniem aut na drodze pieszorowerowej za pomocą słupków w rejonie skrzyżowania z ul. Wrocławską, gdzie występuje popyt na miejsca parkingowe.
7. Wydzielenie drogi rowerowej na obiekcie mostowym sugerujemy wykonać z prefabrykatów Azyl segmentowy CONSUL MINI, które zostały stworzone specjalnie z myślą o oddzielaniu dróg rowerowych.

ZASTĘPCA DYREKTORA

mgr inż. Przemysław Malczewski

Sporządził: Radosław Lesisz
Osoba do kontaktu: Radosław Lesisz
tel.: 071 374 95 41
e-mail: radoslaw.lesisz@irt.wroc.pl