



**S E R W E R**

**Projektowanie i Usługi Inwestycyjne  
53-505 Wrocław ul. Lelewela 4a/41**

---

Tel.: +48 501 626 511 E-mail: [jluszczek@o2.pl](mailto:jluszczek@o2.pl)

Projekt czasowej organizacji ruchu  
i odbudowy nawierzchni  
na czas przebudowy odcinka sieci ciepłowniczej  
przy ul. Bolesława Prusa  
na odcinku od ul. Baryckiej do ul. Jana Matejki  
we Wrocławiu

**Inwestor:** Fortum Network Wrocław Sp. z o.o.  
ul. Antoniego Słonimskiego 1a  
50-304 Wrocław

**Branża:** ciepłownicza

**Projektant:** mgr inż. Joanna Łuszczek

Wrocław, marzec 2026r.

## **2. Spis zawartości opracowania**

1. Strona tytułowa
2. Spis zawartości opracowania
3. Podstawa opracowania
4. Opis techniczny
  - 4.1. Zakres opracowania
  - 4.2. Opis geometrii drogi
  - 4.3. Opis projektowanych rozwiązań
  - 4.4. Opis występujących zagrożeń lub utrudnień
  - 4.5. Terminy wprowadzenia czasowej organizacji ruchu
  - 4.6. Zasady dotyczące urządzeń bezpieczeństwa ruchu zastosowanych w opracowaniu
5. Opis do odtworzenia nawierzchni
6. Plan orientacyjny w skali 1: 10 000
7. Plan sytuacyjny w skali 1: 500 - schemat oznakowania i zabezpieczenia miejsca planowanych robót - rysunek nr 1 - 16
8. Plan sytuacyjny w skali 1:500 - odtworzenie nawierzchni - rodzaj i zakres nawierzchni do odbudowy - rysunek nr 17
9. Schemat odtworzenia nawierzchni - rysunek nr 18-21

## **3. Podstawa opracowania**

- Mapa sytuacyjno - wysokościowa 1:500
- Wizja lokalna w terenie – luty 2026r.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2020 poz.110 z dnia 24 stycznia 2020 r. z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124 z dnia 29 stycznia 2016 r. z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. 2000 nr 63 poz. 735 z dnia 3 sierpnia 2000 r. z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019 poz. 2310 z dnia 26 listopada 2019 r. z późn. zm.)
- 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 – załącznik 1-4 (Dz. U. 2019 poz.2311 z dnia 26 listopada 2019 r. z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2017 poz. 784 z dnia 14 kwietnia 2017 r. z późn. zm.)

## 4.Opis techniczny

### 4.1.Zakres opracowania

Projekt czasowej organizacji ruchu zastępczego i odbudowy nawierzchni wykonany został ze względu na przebudowę odcinka sieci ciepłowniczej w pasie drogowym ul. Bolesława Prusa na odcinku od ul. Baryckiej do ul. Jana Matejki we Wrocławiu.

### 4.2.Opis geometrii drogi

**ul. Bolesława Prusa (dz. nr 113/2, AM-14, obręb Plac Grunwaldzki)** - droga gminna, położona w strefie uspokojonego ruchu do 30 km/godz. Na projektowanym odcinku jest jezdnią szer. 10,0 – 11,0m o nawierzchni z kostki kamiennej. Po obydwu stronach jezdni urządzono parkingi – po stronie północnej – równolegle do krawężnika, po stronie południowej – ukośnie do krawężnika. Po obydwu stronach ulicy biegnie chodnik szer. 3,0 – 6,0m z kostki i płytki betonowej, miejscami oddzielony od jezdni pasem zieleni.

Natężeniu ruchu pojazdów samochodowych jest małe do średniego.

**ul. kard. Mieczysława Ledóchowskiego (dz. nr 93, AM-14, obręb Plac Grunwaldzki)** - droga gminna, położona w strefie uspokojonego ruchu do 30 km/godz. Jest drogą bez przejazdu. Na końcu ulicy zlokalizowane są metalowe słupki. Na projektowanym odcinku jest jezdnią szer. 10,0m o nawierzchni z kostki kamiennej. Po obydwu stronach jezdni biegnie chodnik szer. 2,0 – 4,0m o nawierzchni z płyt i kostki kamiennej, płytki betonowej.

Natężeniu ruchu pojazdów samochodowych jest bardzo małe.

### 4.3.Opis projektowanych rozwiązań

**Etap 1, rys. nr 1** – ul. Prusa na wysokości budynku nr 7a-7b.

Roboty prowadzone będą po południowej stronie ulicy na wysokości zjazdu na podwórze wewnętrzne. Pieszyc skierowano na tymczasowy chodnik wyznaczony na trawniku. Teren robót należy wygrodzić zaporami U-20c. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14 oraz B-1.

Na czas zamknięcia zjazdu dojazd na podwórze będzie możliwy od strony ul. Sienkiewicza przez dz. nr 39/3, AM-16, obręb Plac Grunwaldzki, na której ułożona jest tymczasowa droga z betonowych płyt drogowych. Ogródzenie podwórzowe zostanie zdemontowane – za zgodą właściciela terenu – jak pokazano na rys. nr 1a. Takie rozwiązanie obowiązywać będzie również dla robót w etapie nr 2,3. Po zakończeniu całkowitym prac, teren należy doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 2, rys. nr 2** – ul. Prusa na wysokości budynku nr 7a-7b.

Roboty prowadzone będą po południowej stronie ulicy na wysokości zjazdu na podwórze wewnętrzne. Teren robót należy wygrodzić zaporami U-20b, U-20c oraz U-3d. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, A-12b, A-12c oraz B-1.

Na czas zamknięcia zjazdu dojazd na podwórze będzie możliwy od strony ul. Sienkiewicza przez dz. nr 39/3, AM-16, obręb Plac Grunwaldzki, na której ułożona jest tymczasowa droga z betonowych płyt drogowych. Ogródzenie podwórzowe zostanie zdemontowane – za zgodą właściciela terenu – jak pokazano na rys. nr 1a. Takie rozwiązanie obowiązywać będzie również dla robót w etapie nr 2,3,4. Po zakończeniu całkowitym prac, teren należy doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 3, rys. nr 3 - 4** – ul. Prusa na wysokości budynku nr 7a-7b.

Roboty prowadzone będą na wysokości zjazdu na podwórze wewnętrzne, przy całkowitym zamknięciu jezdni.

Teren robót należy wygrodzić zaporami U-20c oraz U-20b z umieszczonymi na nich znakami B-1 z tabliczką „Nie dotyczy obsługi budowy”. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, D-4a, D-4b. Dodatkowo w ul. Baryckiej, Żeromskiego, świętokrzyskiej i Matejki zaprojektowano tablice koloru żółtego z informacją o objeździe zamkniętego odcinka. Na kilka dni przed rozpoczęciem robót należy ograniczyć miejsca parkingowe po północnej stronie ulicy ustawiając znak B-36 z tabliczką T-24, a po wyeliminowaniu parkowania w jego miejsce ustawić znak D-18 z tabliczką „koniec”.

Na czas zamknięcia zjazdu dojazd na podwórze będzie możliwy od strony ul. Sienkiewicza przez dz. nr 39/3, AM-16, obręb Plac Grunwaldzki, na której ułożona jest tymczasowa droga z betonowych płyt drogowych. Ogrodzenie podwórzowe zostanie zdemontowane – za zgodą właściciela terenu – jak pokazano na rys. nr 1a. Takie rozwiązanie obowiązywać będzie również dla robót w etapie nr 2,3,4. Po zakończeniu całkowitym prac, teren należy doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 4, rys. nr 5** – ul. Prusa – przy skrzyżowaniu z ul. Barycką.

Roboty prowadzone będą po północnej stronie drogi w rejonie skrzyżowania z ul. Barycką.

Na kilka dni przed rozpoczęciem robót należy ograniczyć miejsca parkingowe po północnej stronie ulicy ustawiając znak B-36 z tabliczką T-24, a po wyeliminowaniu parkowania w jego miejsce ustawić znak D-18 z tabliczką „koniec”. Przez zamknięty odcinek parkingu skierowany zostanie ruch pieszych, z uwagi na zamknięcie całej szerokości chodnika obok. Powyższe rozwiązanie zaprojektowano ze względu na opcjonalne prowadzenie robót ziemnych na terenie powyżej - poza pasem drogowym po południowej stronie budynku przy ul. Baryckiej 1-3.

Teren robót należy wygrodzić zaporami U-20a, U-20b, U-20c oraz tablicami U-3d. oraz tablicami U-3d. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, A-12b, A-12c. Po zakończeniu całkowitym prac, teren należy doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 5, rys. nr 6** – ul. Prusa – od ul. Baryckiej do ul. Ledóchowskiego.

Roboty prowadzone będą po północnej stronie drogi – przy zamknięciu parkingu. Teren robót należy wygrodzić zaporami

U-20a, U-20b, U-20c oraz tablicami U-3d. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, A-12b, A-12c, B-36 z tabliczką T-24, T-25 a/c oraz D-18 i T-30f. Po zakończeniu całkowitym prac, teren należy doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 6, rys. nr 7** – ul. Prusa – od ul. Baryckiej do ul. Ledóchowskiego.

Roboty prowadzone będą po północnej stronie drogi w chodniku, przy jego zamknięciu. Pieszych skierowano na drugą stronę ulicy. Teren robót należy wygrodzić zaporami U-20c. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, A-30 z tabliczką „piesi”. Po zakończeniu całkowitym prac, teren należy doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 7, rys. nr 8** – ul. Ledóchowskiego / Prusa

Roboty prowadzone będą przy skrzyżowaniu ul. Ledóchowskiego z ul. Prusa, przy zajęciu całej szerokości zachodniego chodnika, dlatego pieszych skierowano na drugą stronę ulicy. Teren robót należy wygrodzić zaporami U-20a, U-20b, U-20c oraz tablicami U-3d. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, A-12b, A-12c, A-30 z tabliczką



„piesi”. Po zakończeniu całkowitym prac, naruszoną nawierzchnię należy odtworzyć, teren doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 8, rys. nr 9** – ul. Ledóchowskiego / Prusa

Roboty prowadzone będą w jezdni przy skrzyżowaniu ul. Ledóchowskiego z ul. Prusa, dla demontażu / montażu słupków szyszan oraz słupków przeszkodowych U-5a. Teren robót należy wygrodzić zaporami U-20a, U-20b, U-20c oraz tablicami U-3d. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, A-12a. Po zakończeniu całkowitym prac, naruszoną nawierzchnię należy odtworzyć, teren doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 9, rys. nr 10 - 11** ul. Ledóchowskiego / Prusa

Roboty prowadzone będą przy zamknięciu jezdni ul. Ledóchowskiego przy skrzyżowaniu z ul. Prusa. O utrudnieniach w ruchu należy powiadomić mieszkańców ul. Ledóchowskiego i wskazać im dojazd do zamkniętego odcinka drogi od strony ul. Pestalozziego. Teren robót należy wygrodzić zaporami U-20b ze znakiem B-1 i tabliczką „Nie dotyczy obsługi budowy”, U-20c. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, B-21, B-22 oraz B-36 z tabliczką T-24 i tabliczką „Droga pożarowa”. Po zakończeniu całkowitym prac, naruszoną nawierzchnię należy odtworzyć, teren doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 10, rys. nr 12** ul. Ledóchowskiego / Prusa

Roboty prowadzone będą przy skrzyżowaniu ul. Ledóchowskiego z ul. Prusa, przy zajęciu całej szerokości wschodniego chodnika, dlatego pieszych skierowano na drugą stronę ulicy. Teren robót należy wygrodzić zaporami U-20a, U-20b, U-20c oraz tablicami U-3d. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, A-12b, A-12c, A-30 z tabliczką „piesi”. Po zakończeniu całkowitym prac, naruszoną nawierzchnię należy odtworzyć, teren doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 11, rys. nr 13** – ul. Prusa / Ledóchowskiego

Roboty prowadzone będą po północnej stronie drogi, przy zajęciu parkingu wyznaczonego na jezdni. Teren robót należy wygrodzić zaporami U-20a, U-20b, U-20c oraz tablicami U-3d. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, A-12b, A-12c oraz B-36 z tabliczką T-24. Po zakończeniu całkowitym prac, naruszoną nawierzchnię należy odtworzyć, teren doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 12, rys. nr 14** – ul. Prusa / Ledóchowskiego

Roboty prowadzone będą po północnej stronie drogi w rejonie skrzyżowania z ul. Ledóchowskiego, przy zajęciu całej szerokości chodnika. Pieszych skierowano na tymczasowy chodnik wyznaczony na miejscu parkingowym. Teren robót należy wygrodzić zaporami U-20a, U-20b, U-20c oraz tablicami U-3d. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, A-12b, A-12c oraz B-36 z tabliczką T-24. Po zakończeniu całkowitym prac, teren należy doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 13, rys. nr 15** – ul. Prusa

Roboty prowadzone będą po północnej stronie drogi, przy zajęciu parkingu wyznaczonego na jezdni. Teren robót należy wygrodzić zaporami U-20a, U-20b, U-20c oraz tablicami U-3d. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, A-12b, A-12c oraz B-36 z tabliczką T-24, T-25 a/c i D-18 z tabliczką P-24. Istniejące w terenie miejsce dla niepełnosprawnych należy przenieść tymczasowo w miejsce wskazane na rysunku. Po zakończeniu całkowitym prac, naruszoną nawierzchnię należy odtworzyć, teren doprowadzić do stanu pierwotnego.

**Etap 14, rys. nr 16** – ul. Prusa

Roboty prowadzone będą po północnej stronie drogi, przy zajęciu całej szerokości chodnika, dlatego pieszych skierowano na drugą stronę ulicy. Teren

robót należy wygrodzić zaporami U-20a, U-20b, U-20c oraz tablicami U-3d. Na czas prowadzenia robót zaprojektowano ustawienie znaków A-14, A-12b, A-12c oraz B-36 z tabliczką T-24, T-25 a/c i D-18 z tabliczką P-24. Istniejące w terenie miejsce dla niepełnosprawnych należy przenieść tymczasowo w miejsce wskazane na rysunku. Po zakończeniu całkowitym prac, naruszoną nawierzchnię należy odtworzyć, teren doprowadzić do stanu pierwotnego.

Etapy można realizować łącznie i w dowolnej kolejności.

#### **4.4. Opis występujących zagrożeń lub utrudnień**

Podczas prowadzonych robót mogą pojawić się następujące **utrudnienia** w ruchu:

- chwilowe przebywanie pracowników związanych z obsługą pojazdów budowlanych,
- postój pojazdów związanych z dowozem materiałów budowlanych,
- zamknięcie jezdni
- zamknięcie chodnika
- skierowanie pieszych na drugą stronę ulicy
- wprowadzenie tymczasowych rozwiązań w zakresie dojazdu do poszczególnych budynków

Podczas prowadzonych robót mogą pojawić się następujące **zagrożenia** w ruchu:

- wpadnięcie pieszego do wykopu,
- potrącenie pieszego przez pojazd samochodowy
- najechanie pojazdem samochodowym na wygrodenia,
- wjechanie pojazdem samochodowym do wykopu

Podczas robót związanych z przebudową sieci ciepłowniczej należy zwrócić szczególną uwagę na szczelne wygrodenie zaporami drogowymi wykopów, aby zabezpieczyć je przed osobami postronnymi.

Należy dopilnować, aby urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz znaki pionowe ostrzegawcze miały stabilne podpory, uniemożliwiające ich przewrócenie się.

#### **4.5. Terminy wprowadzenia czasowej organizacji ruchu**

Przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu:

maj - listopad 2026r.

Prace potrwają do 7 dni / etap.

Przewidywany termin przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu:

grudzień 2026r.

#### **4.6. Zasady dotyczące urządzeń bezpieczeństwa ruchu zastosowanych w opracowaniu**

Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze a także zapewniać bezpieczeństwo ruchu osobom wykonującym te roboty. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz utrzymane w należytym stanie przez okres trwania robót. Konstrukcje wsporcze po umieszczeniu na nich urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny zapewnić stabilność.

Urządzenia zabezpieczające powinny być wykonane z materiałów odbłaskowych. Stosowane materiały do **pionowego znakowania** powinny

spełniać następujące warunki:

- \* folia odblaskowa typu drugiego lub folia pryzmatyczna przeznaczona do wykonania lic znaków pionowych stosowanych do oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.

- \* blacha stosowana do oznakowania pionowego stalowa ocynkowana odpowiadająca PN,

- \* rura stalowa ocynkowana o średnicy 60-70mm odpowiadająca PN

- \* przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się znaki o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na danym odcinku drogi - **z grupy S „średnie” dla dróg gminnych.**

- \* Skrajnia drogowa dla znaków :

- pozioma : 0,5m – 2,0m (odległość znaków – bocznej krawędzi od krawędzi jezdni).

- pionowa : 2,0m (wysokość umieszczania znaków – dolna krawędź lub najniższy położony jego punkt w stosunku do niwelety chodnika).

Zapory drogowe typu U-20 winny spełniać następujące wymagania:

- \* powierzchnia zapory profilowana, wykonana z blachy stalowej ocynkowanej o gr. 1,5-2mm,

- \* lico zapory – folia odblaskowa I lub II generacji,

- \* zamocowanie bezpośrednio na stojaku wraz z obciążnikiem.

Podstawa stosowana jako obciążnik do oznakowania tymczasowego, wykonana z mieszanek recydingowych lub prefabrykowanych elementów betonowych zbrojonych o wadze 20-30kg.

W celu zabezpieczenia właściwej widoczności i trwałości oznakowania należy wykonać je w następującym standardzie: bariery zaporowe U-20a, U-20b, U-20c winny być odblaskowe, a ich odblaskowość nie mniejsza niż ustawianych znaków drogowych i odpowiadać zasadom przedstawianym na rysunkach w załączniku rozporządzenia wymienionego w p. I.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót w pasie drogowym oraz znaki powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy oraz winny być utrzymane w dobrym stanie przez okres robót. Konstrukcja stojaków użytych do znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu powinny gwarantować ich stabilność.

## 5. Opis do odtworzenia nawierzchni

W ramach robót budowlanych zostanie naruszona nawierzchnia jezdni z kostki kamiennej, chodnika z kostki i płytki betonowej, zjazdu o nawierzchni betonowej, pobocza trawiaste i ziemnego. Na etapie wykonywania wykopu usuwana jest nawierzchnia na szerokości 400 cm i głębokości 230 cm. Po zakończeniu prac instalacyjnych w wykopie należy niezwłocznie przystąpić do jego zasypania. Zasypywanie wykopu należy przerwać w momencie osiągnięcia rzędnej niższej od spodu konstrukcji o 0,40 m. grunt w obrębie klina odłamu dogęścić do wskaźnika zagęszczenia  $I_s = 0,97 - 1,00$  Proctora normalnego, jednocześnie zasypywać warstwami zagęszczając każdą warstwę mechanicznie zagęszczarką wibracyjną minimum 120 kg.

Opracowała: mgr inż. Joanna Łuszczek



**DECYZJA 1031.2025**

Na podstawie art. 19 ust. 5, art. 39 ust. 3 i 3a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 889) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572; zm. Dz. U. z 2025 r. poz. 769), a także upoważnienia Prezydenta Wrocławia nr 391/I/JO/19 z dnia 6 sierpnia 2019 r. w sprawie upoważnienia Kierownika Działu Uzgodnień Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu do wydawania decyzji administracyjnych w zakresie przewidzianym ustawą o drogach publicznych, po rozpatrzeniu wniosku wniesionego w dniu 06.10.2025 przez Pełnomocnika Pana Marcina Gawrona, w imieniu Inwestora Fortum Network Wrocław Sp. z o.o., ul. A. Słonimskiego 1A, 50-304 Wrocław o wydanie zezwolenia na lokalizację w pasie drogowym ul. B. Prusa i ul. kard. M. Ledóchowskiego we Wrocławiu, urzędu obcego:

1. **Z e z w a l a s i ę** Inwestorowi na przebudowę sieci ciepłowniczej w pasie drogowym ul. B. Prusa (dz. nr 113/2, AM-14, obręb Plac Grunwaldzki) i ul. kard. M. Ledóchowskiego (dz. nr 93, AM-14, obręb Plac Grunwaldzki) we Wrocławiu, w rejonie ul. B. Prusa 7a-64.
2. **Ustala się** następujące warunki zezwolenia:
  - a) w przypadku realizacji inwestycji w trakcie obowiązywania gwarancji powykonawczej na roboty nawierzchniowe, inwestor zobowiązany jest do zapewnienia podtrzymania gwarancji na terenie przedmiotowej inwestycji
  - b) w przypadku projektowania sieci i przyłączy na terenach zieleni należy zachować zgodność z wymogami Zarządzenia Prezydenta Wrocławia nr 1217/19 z dnia 28 czerwca 2019 r. w sprawie ochrony drzew i rozwoju terenów zieleni Wrocławia
  - c) w przypadku projektowania sieci i przyłączy na terenach zieleni projekt należy uzgodnić z Zarządem Zieleni Miejskiej we Wrocławiu
  - d) należy zachować zgodność z wymogami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518)
  - e) należy skoordynować usytuowanie projektowanych sieci uzbrojenia terenu i przyłączy z Zarządem Geodezji, Kartografii i Katastru Miejskiego we Wrocławiu
  - f) dla robót rozkopowych należy opracować i uzgodnić z zarządcą drogi projekt odbudowy nawierzchni pasa drogowego, uzyskać pozytywną opinię projektu organizacji ruchu zastępczego oraz jego zatwierdzenie, dokonane przez organ zarządzający ruchem
  - g) realizacja i koszt budowy, przebudowy lub remontu urządzeń, nawierzchni w pasie drogowym związanych z wykonaniem zadania ponosi inwestor.

**Uzasadnienie**

Organ I instancji po wnikliwym przeanalizowaniu sprawy z wniosku o lokalizację urzędu obcego w pasie drogi, będącej w trwałym zarządzie ZDiUM w oparciu o przedłożone dokumenty postanowił zezwolić na zlokalizowanie wnioskowanego urzędu obcego przedstawionego w załączniku do niniejszej decyzji.

Zgodnie z treścią art. 39 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zabronionym jest lokalizowanie lub umieszczanie urządzeń obcych, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego. Wyjątek stanowi zapis ustępu 3 art. 39, zgodnie, z którym w szczególnie uzasadnionych przypadkach lokalizowanie w pasie drogowym urządzeń obcych oraz reklam, może nastąpić wyłącznie za zezwoleniem zarządcy drogi.

Ww. przepisy wskazują, że w celu ochrony pasa drogowego przeznaczonego dla ruchu lub postoju pojazdów oraz ruchu pieszych, ustawodawca wprowadził zakaz lokalizowania w pasie drogi urządzeń obcych niezwiązanych z ruchem pieszych i ruchem kołowym. Warunkiem odstępstwa od zakazu jest wystąpienie w konkretnie rozpatrywanej sprawie przypadku o charakterze wyjątkowym.

W uznaniu organu I instancji w przedmiotowej sprawie zachodzą przesłanki z art. 39 ust 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych uzasadniające wyrażenie zgody na lokalizację na działkach będących w zarządzie ZDiUM ww. urzędu.

**Pouczenie**

1. Przed rozpoczęciem robót budowlanych inwestor zobowiązany jest do:
  - a) uzyskania pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy albo wykonywania robót budowlanych;
  - b) uzgodnienia z zarządcą drogi, przed uzyskaniem pozwolenia na budowę, projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego urzędu, o którym mowa w ust. 3;




- c) uzyskania zezwolenia zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego, dotyczącego prowadzenia robót w pasie drogowym lub na umieszczenie w nim obiektu lub urządzenia, o którym mowa w ust. 3;
2. Zgodnie z art. 39 ust. 4 ustawy o drogach publicznych utrzymanie urządzeń, o których mowa w ust. 3 należy do ich posiadaczy. Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta informuje, że odpowiedzialność odszkodowawcza za niedopełnienie tych obowiązków spoczywa wyłącznie na właścicielu lub posiadaczu urządzenia.
  3. Zgodnie z art. 39 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, jeżeli budowa, przebudowa lub remont drogi wymaga przełożenia urządzenia, o którym mowa w ust. 3, koszt tego przełożenia ponosi jego właściciel.
  4. Zgodnie z art. 39 ust. 5a ustawy o drogach publicznych, z zastrzeżeniem art. 32 ust. 3, jeżeli budowa, przebudowa lub remont drogi wymaga przełożenia infrastruktury telekomunikacyjnej umieszczonej w pasie drogowym, koszt tego przełożenia ponosi:
    - a. zarządca drogi - w przypadku, gdy nie upłynęły 4 lata od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 3, pod warunkiem zachowania dotychczasowych właściwości użytkowych oraz parametrów technicznych infrastruktury telekomunikacyjnej;
    - b. właściciel infrastruktury telekomunikacyjnej - w przypadku, gdy:
      - upłynęły 4 lata od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 3,
      - na żądanie właściciela wprowadzono ulepszenia w infrastrukturze telekomunikacyjnej,
      - infrastruktura telekomunikacyjna została zlokalizowana w pasie drogowym, mimo że zarządca drogi zawarł w decyzji, o której mowa w ust. 3, informację o planowanej w okresie 4 lat budowie, przebudowie lub remoncie odcinka drogi, którego dotyczy decyzja.
  5. Zgodnie z art. 162 § 1 pkt. 2 ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego, niedopełnienie warunków określonych w niniejszej decyzji, skutkuje stwierdzeniem jej wygaśnięcia.
  6. Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Wrocławiu za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, jednakże w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może się zrzec prawa do wniesienia tego odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję (art. 127 § 1 i 2, art. 127a § 1 i art. 129 § 1 i 2 ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego).
  7. Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony, zrzekły się prawa do wniesienia tego odwołania (art. 130 § 4 ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego).
  8. Niniejsza decyzja wygasa jeżeli w ciągu 3 lat od daty jej wydania urządzenie obce/reklama nie zostanie ulokowane w pasie drogowym.

Załącznik: część graficzna decyzji – skala 1:500

OTRZYMUJĄ:

1. Pełnomocnik  
Marcin Gawron, ul. Piękna 23g/11, 50-506 Wrocław
2. aa

Z up. Prezydenta  
Agnieszka Wróblewska  
  
Kierownik Działu

#### Informacja o danych osobowych przetwarzanych w Zarządzie Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu

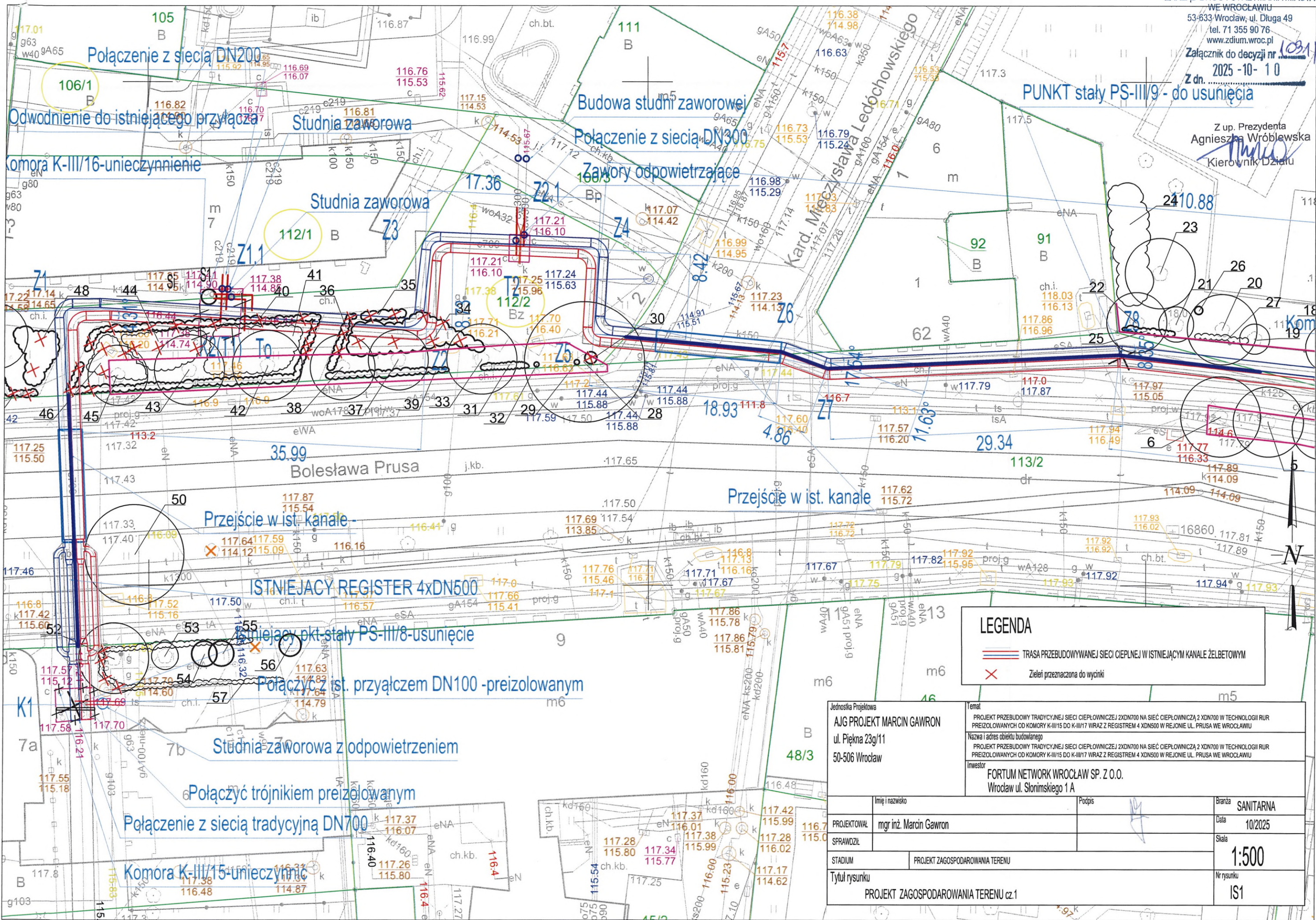
Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych), (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), zwanego dalej RODO, informujemy że:

- administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu, ul. Długa 49, 53-633 Wrocław, zwany dalej ZDIUM;
- z inspektorem ochrony danych w ZDIUM można skontaktować się wysyłając e-maila na adres [iod@zdium.wroc.pl](mailto:iod@zdium.wroc.pl);
- Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu realizacji statutowych zadań Zarządu oraz zadań powierzonych;
- podstawą przetwarzania jest 6 ust. 1 lit. c, lit. e oraz art. 9 ust. 2 lit. f RODO;
- odbiorcami Pani/Pana danych osobowych będą: firmy prowadzące serwis IT systemów informatycznych używanych w ZDIUM, firmy realizujące dla ZDIUM usługi pocztowe, Urząd Miejski Wrocławia oraz podmioty uprawnione na podstawie przepisów prawa;
- Pani/Pana dane osobowe przechowywane będą przez okres czasu określony przepisami prawa lub przez okres niezbędny do ustalenia lub dochodzenia roszczeń związanych z realizacją zadań ZDIUM, w tym umów z kontrahentami;
- posiada Pani/Pan prawo żądania dostępu do danych osobowych, prawo do ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania oraz prawo do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania;
- ma Pani/Pan prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego;
- podanie danych osobowych w celu realizacji zadań statutowych ZDIUM jest obowiązkowe jeżeli wynika to z przepisów prawa, a w pozostałym zakresie jest dobrowolne dla uzyskania informacji o sposobie załatwienia sprawy;
- Pani/Pana dane osobowe nie będą wykorzystywane do zautomatyzowanego podejmowania decyzji ani do profilowania;
- Pani/Pana dane osobowe (imię i nazwisko, adres zamieszkania) zostały pobrane z serwisu internetowego "Kataster Wrocławia".



PUNKT stały PS-III/9 - do usunięcia

Z up. Prezydenta  
Agnieszka Wróblewska  
Kierownik Działu

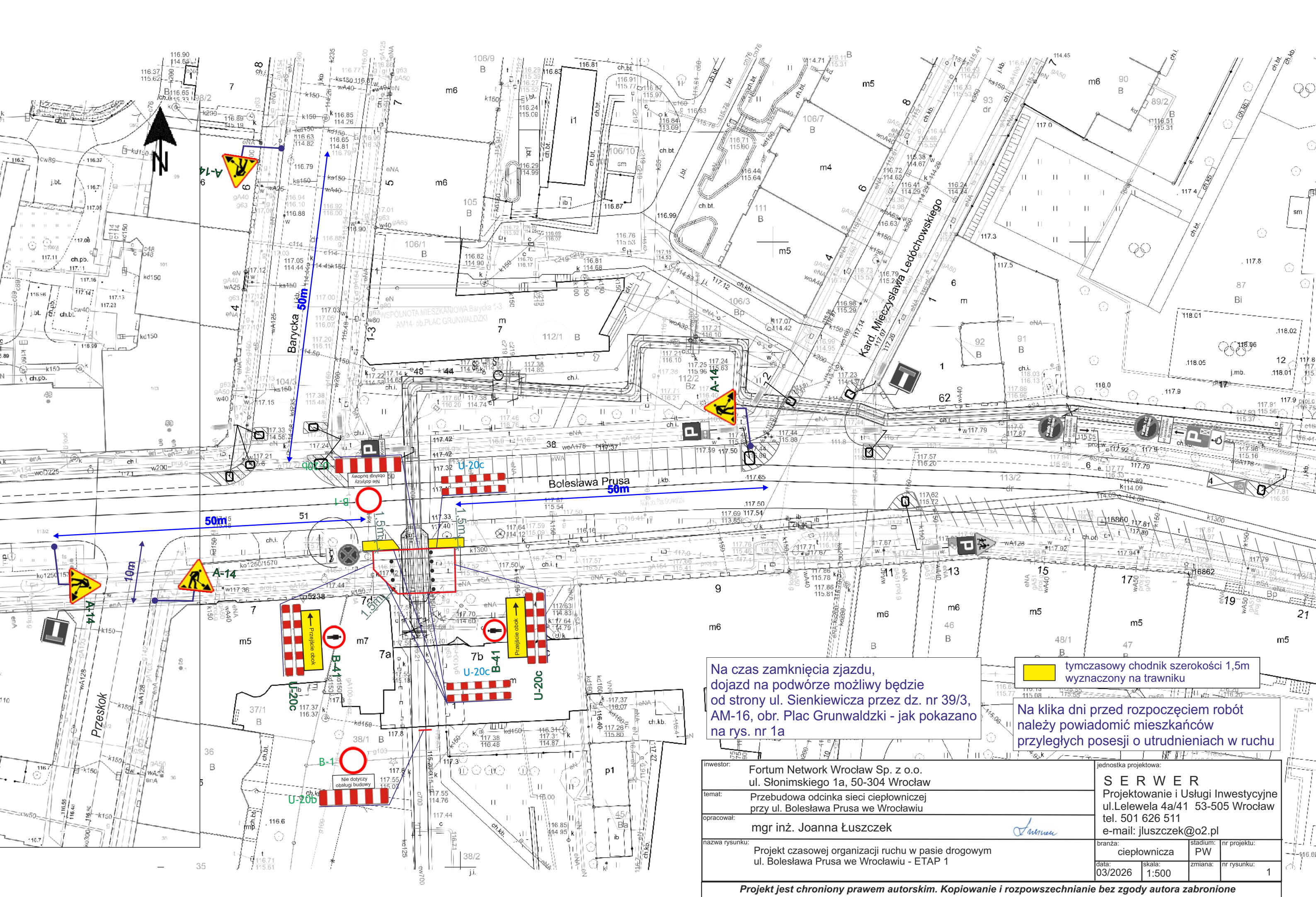







1: 10 000






Na czas zamknięcia zjazdu, dojazd na podwórze możliwy będzie od strony ul. Sienkiewicza przez dz. nr 39/3, AM-16, obr. Plac Grunwaldzki - jak pokazano na rys. nr 1a

 tymczasowy chodnik szerokości 1,5m wyznaczony na trawniku

Na kilka dni przed rozpoczęciem robót należy powiadomić mieszkańców przyległych posesji o utrudnieniach w ruchu

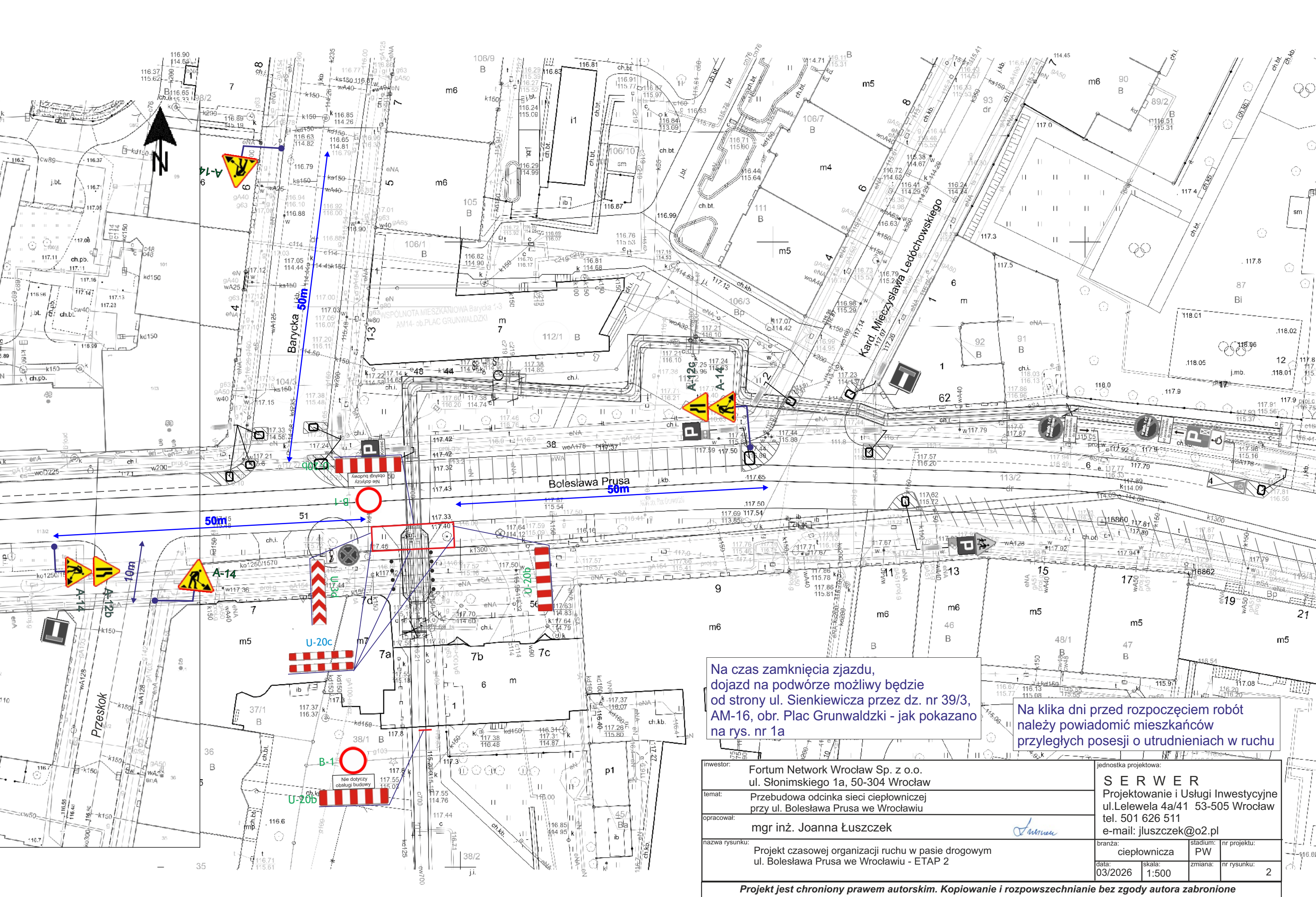
inwestor:	Fortum Network Wrocław Sp. z o.o. ul. Słonimskiego 1a, 50-304 Wrocław	jednostka projektowa:		
temat:	Przebudowa odcinka sieci ciepłowniczej przy ul. Bolesława Prusa we Wrocławiu	S E R W E R Projektowanie i Usługi Inwestycyjne ul. Lelewela 4a/41 53-505 Wrocław tel. 501 626 511 e-mail: jluszczyk@o2.pl		
opracował:	mgr inż. Joanna Łuszczek			
nazwa rysunku:	Projekt czasowej organizacji ruchu w pasie drogowym ul. Bolesława Prusa we Wrocławiu - ETAP 1	branża:	ciepłownicza	stadium: PW
		data:	03/2026	nr projektu:
		skala:	1:500	zmiana:
				nr rysunku:
				1

Projekt jest chroniony prawem autorskim. Kopiowanie i rozpowszechnianie bez zgody autora zabronione

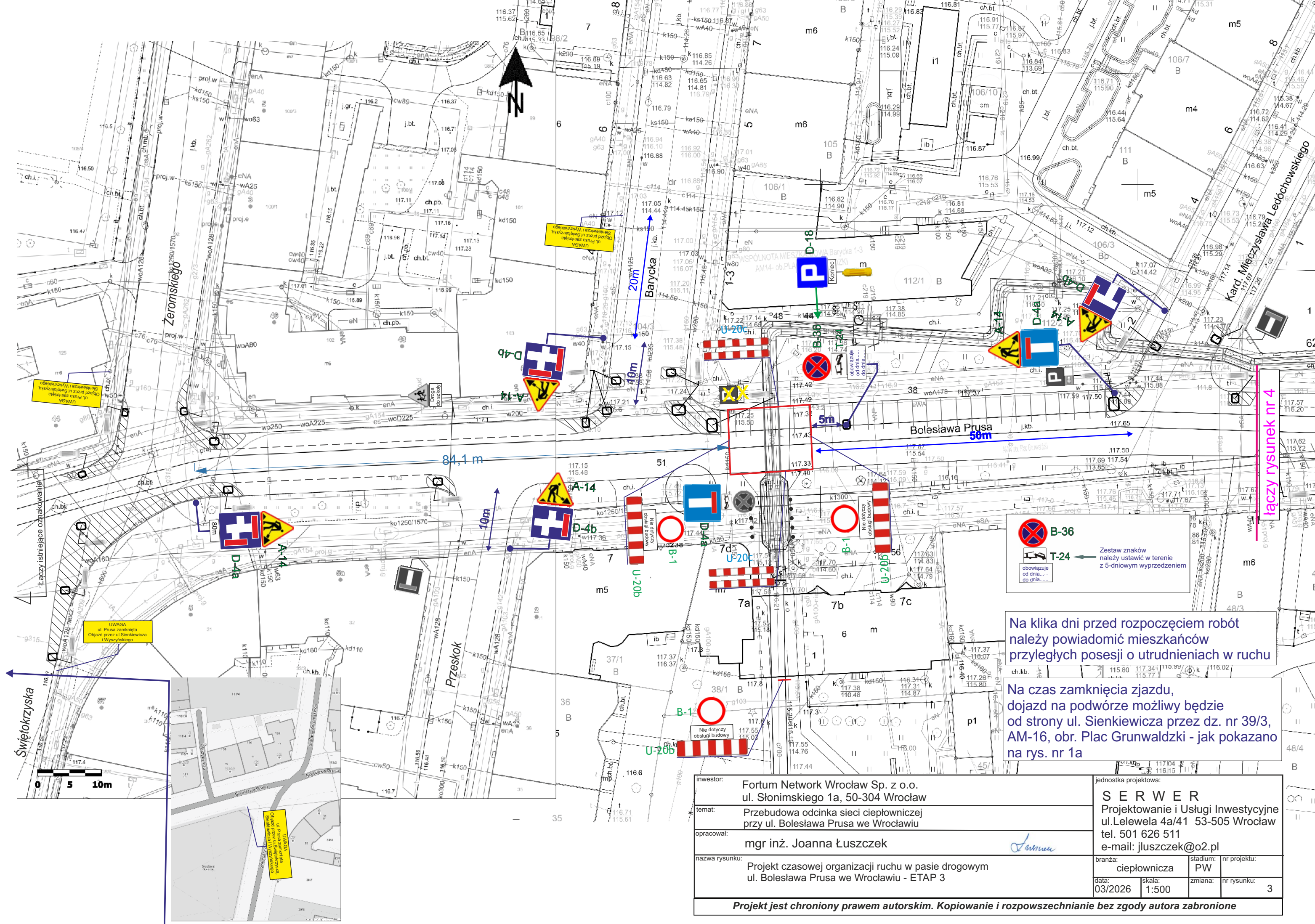











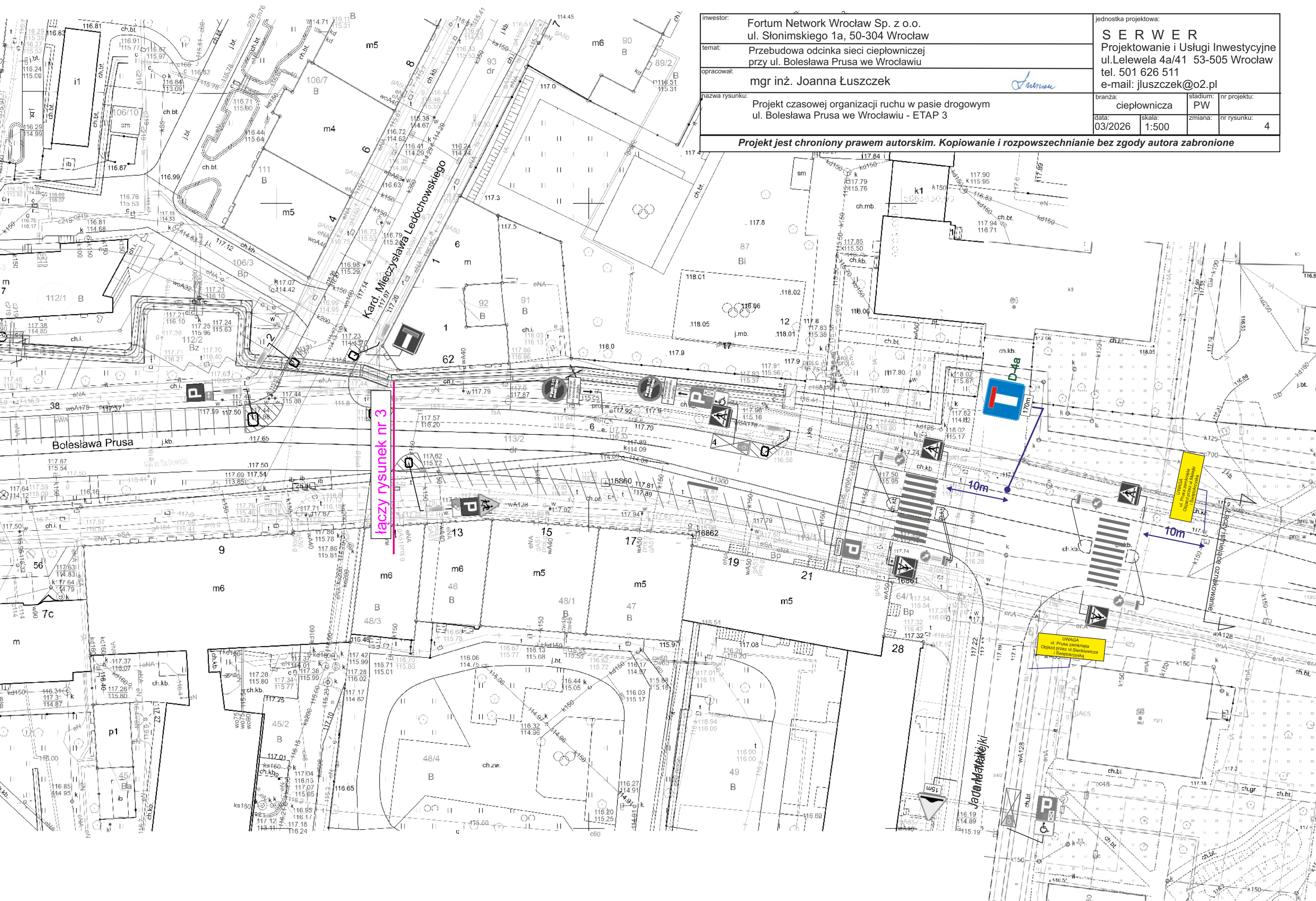


Na kilka dni przed rozpoczęciem robót należy powiadomić mieszkańców przyległych posesji o utrudnieniach w ruchu

Na czas zamknięcia zjazdu, dojazd na podwórze możliwy będzie od strony ul. Sienkiewicza przez dz. nr 39/3, AM-16, obr. Plac Grunwaldzki - jak pokazano na rys. nr 1a

inwestor:	Fortum Network Wrocław Sp. z o.o. ul. Słonimskiego 1a, 50-304 Wrocław	jednostka projektowa:					
temat:	Przebudowa odcinka sieci ciepłowniczej przy ul. Bolesława Prusa we Wrocławiu	S E R W E R Projektowanie i Usługi Inwestycyjne ul. Lelewela 4a/41 53-505 Wrocław tel. 501 626 511 e-mail: jluszczek@o2.pl					
opracował:	mgr inż. Joanna Łuszczek						
nazwa rysunku:	Projekt czasowej organizacji ruchu w pasie drogowym ul. Bolesława Prusa we Wrocławiu - ETAP 3	branża:	ciepłownicza	stadium:	PW	nr projektu:	
		data:	03/2026	skala:	1:500	zmiana:	
						nr rysunku:	3
Projekt jest chroniony prawem autorskim. Kopiowanie i rozpowszechnianie bez zgody autora zabronione							





inwestor:	Fortum Network Wrocław Sp. z o.o. ul. Słonimskiego 1a, 50-304 Wrocław	jednostka projektowa:		
temat:	Przebudowa odcinka sieci ciepłowniczej przy ul. Bolesława Prusa we Wrocławiu	S E R W E R Projektowanie i Usługi Inwestycyjne ul. Lelewela 4a/41 53-505 Wrocław tel. 501 626 511 e-mail: jluszczyk@o2.pl		
opracował:	mgr inż. Joanna Łuszczek	branza: cieplownicza		
nazwa rysunku:	Projekt czasowej organizacji ruchu w pasie drogowym ul. Bolesława Prusa we Wrocławiu - ETAP 3	stadium: PW	nr projektu:	
		data: 03/2026	skala: 1:500	zmiana: nr rysunku: 4
Projekt jest chroniony prawem autorskim. Kopiowanie i rozpowszechnianie bez zgody autora zabronione				



