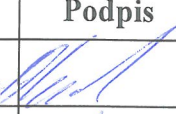
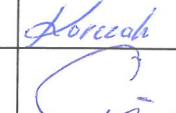
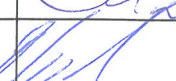



NAZWA ZADANIA:	Rozbudowa skrzyżowania poprzez budowę przejścia dla pieszych w rejonie przystanku Żegrze II w ramach zadania Przebudowa trasy tramwajowej: ul. Kórnicka – os. Lecha – rondo Żegrze wraz z budową odcinka trasy od ronda Żegrze do ul. Unii Lubelskiej
INWESTOR :	Miasto Poznań Plac Kolegiacki 17 61-841 Poznań
INWESTOR ZASTĘPCZY:	Poznańskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o. Al. Niepodległości 27 61-714 Poznań
UMOWA:	Umowa nr RU-118/PIM/16/TP z dnia 30.08.2016
OBIEKT:	Rozbudowa skrzyżowania poprzez budowę przejścia dla pieszych w rejonie przystanku Żegrze II
Usytuowany na działach:	powiat poznański, jedn. ewid. Miasto Poznań, obręb 06 – Żegrze, ark. 33, dz. nr 7/7, 3, 2 obręb 06 – Żegrze, ark. 32, dz. nr 23/48, 23/45
KATEGORIA OBIEKTU:	XXV (drogi i kolejowe drogi szynowe), XXVI (sieci elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, ciepłownicze, wodociągowe, kanalizacyjne oraz rurociągi przesyłowe)
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANY
TYTUŁ OPRACOWANIA	I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektował:	mgr inż. Krzysztof Olszewski	WKP/0314/POD/11 Do proj. i kier. bez ogr. w spec. drogowej	
Opracował:	mgr inż. Kamil Korczak	-	
Sprawdził:	mgr inż. Robert Giemza	WKP/0254/POOD/08 Do proj. bez ogr. w spec. drogowej	
Koordynator:	mgr inż. Krzysztof Olszewski	WKP/0314/POD/11 Do proj. i kier. bez ogr. w spec. drogowej	

Poznań, luty 2017 r.

URZĄD MIASTA POZNANIA
EGZ. NR 2
Wydział Urbanistyki i Architektury
ZALĄCZNIK DO DECYZJI
 Nr 763/2017 16
 Z dnia 12.04.2017

SPIS DOKUMENTACJI

I. Projekt zagospodarowania terenu

II. Projekty architektoniczno-budowlane

1. Układ drogowy
2. Elektroenergetyka (Oświetlenie przejścia dla pieszych, przebudowa oświetlenia drogowego, rury rezerwowe MPK)
3. Telekomunikacja
4. Sygnalizacja świetlna

III. Informacja dotycząca Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia (BiOZ)

IV. Opinia geotechniczna wraz z dokumentacją badań podłoża gruntowego

SPIS TREŚCI

1.	PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	4
2.	PODSTAWA OPRACOWANIA	4
3.	STAN ISTNIEJĄCY	4
3.1.	Układ drogowy	4
3.2.	Oświetlenie przejść dla pieszych	5
3.3.	Telekomunikacja	5
3.4.	Odwodnienie i usunięcie kolizji sieci sanitarnych	5
3.5.	Sygnalizacja świetlna	6
4.	STAN PROJEKTOWANY	6
4.1.	Układ drogowy	6
4.2.	Oświetlenie przejść dla pieszych	8
4.3.	Telekomunikacja	9
4.4.	Odwodnienie i usunięcie kolizji sieci sanitarnych	9
4.5.	Sygnalizacja świetlna	9
5.	ANALIZA POWIĄZANIA DROGI Z INNYMI DROGAMI PUBLICZNYMI	11
6.	DANE O WPISIE DO REJESTRU ZABYTKÓW, OCHRONIE TERENU I OBIEKTÓW	13
7.	DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	13
8.	INFORMACJE I DANE O ZAGROŻENIU DLA ŚRODOWISKA	13
9.	INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	14

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt zagospodarowania terenu dla zadania „Rozbudowa skrzyżowania poprzez budowę przejścia dla pieszych w rejonie przystanku Żegrze II”.

Zakres opracowania obejmuje budowę przejścia dla pieszych w rejonie przystanku Żegrze II na skrzyżowaniu ulic Żegrze, Rzeczańskiej i Łącznika w kierunku os. Orła Białego w Poznaniu.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa wielkopolskiego w powiecie poznańskim w mieście Poznań w dzielnicy Żegrze w pobliżu osiedli mieszkaniowych Orła Białego i Stare Żegrze.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa nr RU-118/PIM/16/TP z dnia 30.08.2016 zawarta pomiędzy Miastem Poznań w imieniu i na rzecz, którego dział Poznańskie Inwestycje Miejskie sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu przy al. Niepodległości 27 a Biurem Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu (61-891) przy ul. Kościuszki 68.
- Koncepcja z kwietnia 2014 r. pn. „Opracowanie koncepcji przejść dla pieszych na wysokości przystanków tramwajowych Żegrze I i Żegrze II w Poznaniu” wykonana przez biuro projektowe SMP Projektanci na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu,
- Inwentaryzacja – wizja w terenie,
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa,
- Badania geotechniczne,
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2003, Nr 80 poz. 721 z późn. zm.)

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1. Układ drogowy

Ulica Żegrze dwujezdniowa dwupasowa z wydzielonym pasem rozdziału, w którym zlokalizowana jest trasa linii tramwajowej jak również przystanek tramwajowych Żegrze II. Szerokość jezdni ulic w każdym z kierunków 7,0 m (2 x 3,5m) ograniczona z obu stron krawężnikami. Odwodnienie zapewnione poprzez odpowiednie ukształtowanie ulicy w przekroju i w profilu i dalej poprzez wpusty uliczne do kanalizacji deszczowej.

Łączniki w kierunku os. Orła Białego i wyjazdowy z ul. Rzeczańskiej są o przekroju jednojezdniowym i ruchu jednokierunkowym. Jezdnie ulic ograniczone z obu stron

krawężnikami. Szerokość jezdni ulic 6,0m. Odwodnienie poprzez wpusty uliczne. Na przedmiotowych Łącznikach w stanie istniejącym zlokalizowane są przejścia dla pieszych.

Istniejący układ komunikacyjnych pieszych i rowerzystów.

Obecnie układ komunikacyjny w obszarze przedmiotowego skrzyżowania pieszych i rowerzystów zapewniony jest jedynie poprzez ciągi pieszo – rowerowe zlokalizowane wzdłuż istniejącej ulicy Żegrze bez możliwości bezpośredniego przejścia z południowej na północną stronę jezdni ulicy tj. brak wydzielonych i oznakowanych przejść dla pieszych. Łącznikiem pomiędzy osiedlami stanowi istniejąca kładka dla pieszych zlokalizowana 100m przed przedmiotowym skrzyżowaniem w kierunku ronda Żegrze, która to stanowi również jedyne dojście do przystanku tramwajowego Żegrze II. Niemniej jednak przedmiotowa kładka dla pieszych nie jest przystosowana dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową tj. brak pochylni czy wind. Dodatkowo należy nadmienić, iż istniejący układ ciągów pieszych jest tak rozplanowany, iż aby przejść z strony północnej skrzyżowania na stronę południową koniecznym jest przebycie około 400m trasy.

3.2. Oświetlenie przejść dla pieszych

Ul. Żegrze jest oświetlona oprawami sodowymi o temperaturze barwowej 2000K na słupach stalowych z wysięgnikami. Przejścia dla pieszych nie są wyposażone w typowe oświetlenie dedykowane dla przejść.

Istniejące oświetlenie należy do Enea Oświetlenie.

3.3. Telekomunikacja

W zakresie projektowanego przejścia dla pieszych w rejonie przystanku Żegrze II znajduje się infrastruktura telekomunikacyjna firmy Polkomtel i Orange. Ponadto przyjęto jako stan istniejący projektowaną sieć teletechniczną przy modernizacji ul. Żegrze, która koliduje z projektowanym przejściem dla pieszych do przystanku Żegrze II. Ww. sieć teletechniczna zostanie wyprzedzeniowo ujęta w niniejszym projekcie w celu uniknięcia późniejszych rozbiórki nawierzchni.

3.4. Odwodnienie i usunięcie kolizji sieci sanitarnych

W miejscu projektowanej inwestycji zlokalizowane są sieci kanalizacji deszczowej o średnicach: DN300, DN400 i DN600 (betonowe), kanalizacja sanitarna o średnicy DN300 oraz przykanaliki do wpustów ściekowych o średnicach DN200.

Ponadto w drodze zlokalizowana jest magistrala wodociągowa DN500 (bez rury osłonowej), posadowiona na głębokości 160-170 cm licząc od krawężnika, oraz sieć wodociągowa o średnicy DN250. Stwierdza się dobry stan techniczny magistrali.

W terenie zielonym, pomiędzy zjazdami na Osiedle Orła Białego, znajduje się komora technologiczna sieci wodociągowej, która jest w złym stanie technicznym i przewidziana jest do modernizacji w 2017.

Odwodnienie układu dróg odbywa się poprzez wpusty uliczne do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Szczegółową lokalizację istniejącej infrastruktury przedstawiono na planie sytuacyjnym i na załączniku do warunków technicznych, wydanych przez Aquanet S.A. (nr pisma DW/IBM/361/67173/2016 z dnia 22.11.2016).

3.5. Sygnalizacja świetlna

Obecnie przejście dla pieszych nie posiada sygnalizacji świetlnej.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1. Układ drogowy

4.1.1. Układ drogowy w planie i profilu

W ramach przedmiotowego zadania zakłada się dostosowanie istniejącej infrastruktury drogowej do wykonania zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów w poziomie jezdni ulicy. Szerokość projektowanego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów w całym przekroju wynosi 7,50 m.

Tym samym koniecznym jest wykonanie następującego zakresu prac:

- przebudowę Łącznika w kierunku osiedla Orła Białego w zakresie obniżenia niwelety jezdni ulicy wraz z wymianą pełnej konstrukcji nawierzchni oraz chodnika o nawierzchni bitumicznej zlokalizowanego wzdłuż przedmiotowej jezdni przy następujących parametrach technicznych ulicy:

- klasa techniczna D,
- prędkość projektowa $V=30$ km/h,
- jezdnia jednokierunkowa o szerokości pasa ruchu 6,00 m.

- budowę schodów wraz z spocznikiem celem zapewnienia dostępności do istniejącego schodów będących poza zakresem opracowania. Konstrukcja schodów wykonana zostanie z prefabrykowanych elementów betonowych typu L. Projekt zakłada wykonanie sześciu schodów o wysokości stopnia $h=15\text{cm}$ oraz długości $s=33\text{cm}$ oraz spocznika o wymiarach $3,0\text{m} \times 1,7\text{m}$.
- korektę niwelety jezdni ul. Żegrze oraz Rzeczkańskiej (zjazd z osiedla Stare Żegrze) poprzez rozbiórkę (frezowanie) istniejącej nawierzchni ścieralnej o gr. do $5,0\text{ cm}$ i wykonanie nowej nakładki asfaltowej zgodnie z profilem celem wyeliminowania istniejących spękań, ubytków, nierówności oraz dostosowania wysokościowego do projektowanego przejścia dla pieszych,
- korektę obramowania jezdni ulicy w obrębie planowanego przejścia dla pieszych polegająca na rozbiórce istniejących wystających ($+12\text{cm}$) krawężników typu ciężkiego $20 \times 30 \times 100$ i budowie nowych krawężników obniżonych i wtopionych wyniesionych nad jezdnię od 0 do 1 cm w tym na szerokości przejazdu dla rowerów krawężnika obniżonego do 4 mm ,
- korekcie w planie i w profilu istniejących ciągów pieszo rowerowych w obrębie planowanego przejścia dla pieszych zgodnie z planem sytuacyjnym,
- budowę nowych ciągów tj. pieszego o szerokości $4,0\text{ m}$ jak również rowerowego o szerokości $3,0\text{ m}$ w wyspie dzielącej ul. Żegrze,
- zabudowę przejścia przez torowisko tramwajowe z prefabrykowanych płyt betonowych typu EPT (płyty wewnętrzne oraz zewnętrzne) ograniczonych od strony zewnętrznej krawężnikiem $15 \times 35\text{ cm}$,
- rozbiórki istniejących fragmentów dwóch peronów tramwajowych i budowa dojazdów do przystanku tramwajowego (pochylni) łączących projektowany chodnik na przejściu z istniejącym peronem tramwajowym o długości $4,00\text{ m}$,
- wykonanie wygradzenia typu U-12 na pochylni łączącej istniejące przystanki tramwajowe z projektowanym przejściem w kolorze RAL 7043 (Traffic Grey B). Wygradzenie należy wykonać zgodnie z planem sytuacyjnym,
- odtworzenie nawierzchni bitumicznej jezdni, nawierzchni betonowej istniejącego chodnika, terenów zielonych w rejonie ul. Rzeczkańskiej oraz odtworzenie istniejącej nawierzchni

bitumicznej peronu tramwajowego zlokalizowanego wzdłuż ul. Żegrze w związku z budowaną siecią energetyczną,

- budowę sygnalizacji świetlnej wg odrębnego opracowania – słupy w kolorze RAL 7042 lub ocynk niemalowany.

4.1.2. Odwodnienie

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni projektowanej drogi odprowadzane zostaną jak w stanie istniejącym tj. poprzez zapewnienie odpowiednich pochyłeń podłużnych i poprzecznych i dalej do istniejących wpustów ulicznych, które w obrębie przedmiotowego opracowania zostaną wyregulowane zgodnie z projektowanymi profilami podłużnymi jedni ulic. Dodatkowo wzdłuż wewnętrznej krawędzi łącznika zjazdowego skrzyżowania w kierunku os. Orła Białego na długości 16,00 m przed przejściem dla pieszych zaprojektowano ściek przykrawężnikowy z dwóch rzędów kostki betonowej o szer. 0,20 m zakończony istniejącym wpustem przewidzianym do regulacji wysokościowej.

4.2. Oświetlenie przejść dla pieszych

Przejścia dla pieszych, zgodnie z wytycznymi ZDM wyposażone zostaną w oświetlenie zapewniający dobrą widoczność pieszego. Zgodnie z warunkami przyłączenia, projektowana szafka oświetleniowa zasilana będzie ze złącza kablowo-pomiarowego ZK-4P, które pobuduje Enea Operator.

Nowe latarnie zasilane będą z projektowanej szafy oświetleniowej wyposażonej w zabezpieczenia obwodowe typu D01 gG, aparaty sterownicze: sterownik oświetlenia, stycznik, pokrętło rodzaju pracy oraz aparaty dodatkowe: grzałka z termostatem, gniazdo serwisowe.

Oświetlenie przejść wykonane zostanie na oprawach oświetleniowych typu LED z optyką dedykowaną wyłącznie dla przejść dla pieszych. Oprawy o mocy 63W zawieszone na słupach $h=7,0m$ na wysięgnikach o kącie nachylenia 00 i długości 1,5m. Oprawy montowane będą od strony najazdu na przejścia.

Właścicielem oświetlenia przejść dla pieszych będzie ZDM Poznań.

• Kolizja oświetleniowa

Z uwagi obniżenie chodnika, przebudowie podlega jedna latarnia oświetlenia drogowego. Kompletna latarnia (słup + wysięgnik + oprawa + osprzęt + okablowanie) zostanie zdemontowana i posadowiona poza chodnikiem. Część podziemną słupa należy ponownie zabezpieczyć przed korozją, klosz oprawy umyć a źródło światła wymienić na nowe.

Kabel zasilający latarnię należy zdemontować na kolidującym odcinku i ułożyć nowy po nowej niekolidującej trasie. Istniejący odcinek z projektowanym należy połączyć za pomocą muf

termokurczliwych przystosowanych do kabla. Należy zastosować kabel o typie i przekroju jak istniejący.

4.3. Telekomunikacja

Przedmiotowy projekt przewiduje:

- wykonanie prac wyprzedzeniowych tj. budowa przepustów rurowych w miejscu kolizji projektowanej kanalizacji kablowej przy modernizacji ul. Żegrze z projektowanym przejściem dla pieszych do przystanku Żegrze II;
- przebudowę linii światłowodowej Polkomtel w celu usunięcia kolizji z projektowanym murem oporowym schodów;
- regulacja istniejącej studni kablowej Orange do projektowanych rzędnych chodnika.

4.4. Odwodnienie i usunięcie kolizji sieci sanitarnych

Na terenie inwestycji występuje liczna infrastruktura sanitarna tj. sieć wodociągowa i kanalizacyjna (deszczowa i sanitarna).

W trakcie prowadzenia prac włączy studzienek kanalizacyjnych rewizyjnych i ściekowych, skrzynki od zasuw odcinających, w węzłach wodociągowych i hydrantowych, należy wyregulować do projektowanej rzędnej niwelety drogi. Wykopy prowadzone w sąsiedztwie istniejącej infrastruktury należy prowadzić ręcznie.

Zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi przez AQUANET SA:

- rozpoczęciu robót powiadomić AQUANET S.A. – Dział Eksploatacji Sieci wod-kan oraz Zarząd Dróg Miejskich sp. z o.o., z co najmniej 2-tygodniowym wyprzedzeniem;
- prace drogowe w rejonie uzbrojenia wodociągowego i kanalizacyjnego prowadzić pod stałym nadzorem pracowników AQUANET SA i ZDM, przy użyciu sprzętu lekkiego i w sposób nie powodujący zagrożenia uszkodzenia przewodów oraz ich uzbrojenia;
- odbiór nawierzchni dokonać przy współudziale pracowników AQUANET SA i ZDM sp. z o.o.

4.5. Sygnalizacja świetlna

Przejście dla pieszych przez ul. Żegrze na przystanku „Żegrze II” zostanie wyposażone w sygnalizację świetlną. Sygnalizacja obejmować będzie jezdnie główne oraz torowisko. Przejścia na drogach dojazdowych na osiedla nie będą posiadały sygnalizacji.

W skład sygnalizacji wchodzi sterownik, kanalizacja kablowa, kable i przewody, konstrukcje wsporcze, sygnalizatory, kamery wideo, kamery wideodetekcji, przyciski zgłoszeniowe pętle indukcyjne, odbiornik VDV, podłączenie do teletechnicznej sieci miejskiej.

Sterownik sygnalizacji, zgodnie z warunkami przyłączenia, zasilany będzie ze złącza kablowo-pomiarowego ZK-4P, które pobuduje Enea Operator. Sterownik na napięcie 230/42VAC.

Kable zasilające sygnalizatory ułożone zostaną w wielootworowej kanalizacji kablowej wykonanej rurami Ø110mm i Ø75mm. Na załomach i rozgałęzieniach kanalizacji zabudowane zostaną studnie kablowe typu SKR-2, SKR-1 oraz SK-1. Na odcinku od sterownika do studni WZKiB ułożona zostanie 1 rura Ø40mm oraz 1 rura Ø40mm z mikrokanalizacją.

Kable od sterownika do sygnalizatorów zostaną ułożone bezpośrednio. Kable typu YKSY $N \times 1,5\text{mm}^2$, gdzie N oznacza ilość żył w zależności od rodzaju sygnalizatora. Kamery wideo podłączone będą kablem sygnałowym typu UTP $4 \times 2 \times 0,5\text{mm}^2$. Do każdej kamery wideodetekcji przewidziano komplet kabli typu YKY $3 \times 1,5\text{mm}^2$ do zasilania oraz XzWDXpek 75-1,05/5,0 do transmisji obrazu. Przyciski zgłoszeniowe ze względu na rozbudowane funkcje podłączone zostaną za pomocą kabla YKSY $14 \times 1,5\text{mm}^2$. Do każdej pętli indukcyjnej doprowadzony zostanie kabel typu XzTKMXpw $2 \times 2 \times 0,8\text{mm}^2$. Kabel zostanie połączony w najbliższej studni z kablem pętli za pomocą mufy termokurczliwej przeznaczonej do kabli telekomunikacyjnych. Odbiornik VDV połączony zostanie ze sterownikiem za pomocą kabla LiYCY $6 \times 0,25\text{mm}^2$.

Urządzenia sygnalizacyjne zostaną zawieszone na stalowych słupach konstrukcyjnych. Projekt przewiduje słupy wysięgnikowe oraz proste. Słupy wysięgnikowe o wysokości 6m zapewniające skrajnię pionową równą 5,5m między zawieszonym sygnalizatorem a jezdnią. Dla sygnalizatorów drogowych przewidziano słupy $h=3,5\text{m}$, dla sygnalizatorów pieszych $h=2,9\text{m}$ oraz dla kamer wideodetekcji $h=5,5\text{m}$. Wszystkie konstrukcje muszą być ocynkowane o przekroju okrągłym, zbieżne. Fundamenty zgodne z wymaganiami producenta konstrukcji.

Na konstrukcjach zawieszone zostaną sygnalizatory dla pojazdów oraz dla pieszych i rowerzystów. Dla pojazdów przewidziano sygnalizatory 3-komorowe o średnicy soczewki Ø300mm. Dla pieszych oraz rowerzystów przewidziano sygnalizatory 2-komorowe o średnicy soczewki Ø200mm. Dla tramwajów przewidziano sygnalizatory 3-komorowe (w tym jedna komora „czekaj”) o średnicy soczewki Ø200mm. Dla autobusów przewidziano sygnalizatory 4-komorowe (w tym jedna komora „czekaj”) o średnicy soczewki Ø200mm. Sygnalizatory nadjezdniowe wyposażone zostaną w ekrany kontrastowe pełne o szerokości 85cm. Sygnalizatory świetlne należy wyposażyć w odpowiednie blendy zgodnie z projektem sterowania. Wszystkie sygnalizatory typu LED. Sygnalizatory dla pieszych należy wyposażyć w sygnalizatory akustyczne.

Sygnalizacja wyposażona zostanie w kamery IP służące do podglądu kierunków głównych strumieni ruchu samochodowego. Kamery zostaną zamontowane na konstrukcja wysięgnikowych nad środkiem jezdni.

Do detekcji pieszych wykorzystane zostaną kamery wideodetekcji dla których określono pola detekcji. Kamery zamontowane zostaną bezpośrednio do słupów prostych $h=5,5m$.

Przejście dla pieszych zostanie wyposażone w sensorowe przyciski zgłoszeniowe z potwierdzeniem o rozszerzonej funkcjonalności przystosowane do obsługi przez niewidomych. Na przejściu przez torowisko nie zaprojektowano przycisków. Zostanie ono wyposażone jedynie w sygnalizację akustyczną. Przyciski zgłoszeniowe na napięcie 24VAC.

Do detekcji pojazdów przewidziano pętle indukcyjne. Pętle wykonane zostaną przewodem LgY 2,5mm² ułożonym w warstwie ścieralnej. Ilość zwojów jest zależna od wielkości pętli.

Sygnalizacja wyposażona zostanie w odbiornik radiowy w standardzie VDV służący do detekcji pojazdów komunikacji miejskiej. Odbiornik VDV zawieszony zostanie na najbliższym od sterownika wysokim słupie sygnalizacyjnym.

Sterownik sygnalizacji podłączony zostanie do miejskiej sieci teletechnicznej w szafie WZKiB projektowanej w ramach projektu branży telekomunikacyjnej. W tym celu od sterownika do szafy WZKiB przewidziano światłowód X-ZOTKtsd 12J zakończony przełącznikami.

5. ANALIZA POWIĄZANIA DROGI Z INNYMI DROGAMI PUBLICZNYMI

Planowana „Rozbudowa skrzyżowania poprzez budowę przejścia dla pieszych w rejonie przystanku Żegrze II” zlokalizowana jest w Poznaniu pomiędzy osiedlami Stare Żegrze i Orła Białego w ciągu ulicy Żegrze.

Przedmiotem opracowania objęte jest skrzyżowanie ulicy Żegrze wraz z Łącznikiem w kierunku os. Orła Białego oraz wyjazdu z osiedla Stare Żegrze (wyjazd wewnętrznej drogi osiedlowej ul. Rzeczkańskiej).

Obecnie układ komunikacyjny ciągów pieszych i rowerowych w obszarze przedmiotowego skrzyżowania zapewniony jest jedynie poprzez ciągi pieszo – rowerowe zlokalizowane wzdłuż istniejącej ulicy Żegrze bez możliwości bezpośredniego przejścia z południowej na północną stronę jezdni ulicy tj. brak wydzielonych i oznakowanych przejść dla pieszych. Łącznikiem pomiędzy osiedlami stanowi istniejąca kładka dla pieszych zlokalizowana 100m przed przedmiotowym skrzyżowaniem w kierunku ronda Żegrze, która to stanowi również jedyne dojście do przystanku tramwajowego Żegrze II. Niemniej jednak przedmiotowa kładka dla pieszych nie jest przystosowana dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową tj. brak pochylni

czy wind. Dodatkowo należy nadmienić, iż istniejący układ ciągów pieszych jest tak rozplanowany, iż aby przejść z strony północnej skrzyżowania na stronę południową koniecznym jest przebycie około 400m trasy.

Ulica Żegrze zlokalizowana od ul. Krzywoustego do ul. Hetmańskiej jest drogą kategorii powiatowej i klasie G. Dwujezdniowa dwupasowa z wydzielonym pasem rozdziału, w którym zlokalizowana jest trasa linii tramwajowej jak również przystanek tramwajowych Żegrze II. Szerokość jezdni ulic w każdym z kierunków 7,0m (2 x 3,5m) ograniczona z obu stron krawężnikami.

Połączenia z drogami wojewódzkimi (ulicami w mieście Poznaniu).

Do dróg zaliczonych do kategorii wojewódzkich z którymi łączy się ulica Żegrze należy ulica Bolesława Krzywoustego (ulica wciągu drogi wojewódzkiej nr 433) klasy drogi GP o przekroju dwujezdniowych trzypasowym (2x3) z wydzielonym pasem dzielącym.

Połączenia z drogami powiatowymi (ulicami w mieście Poznaniu).

Do dróg zaliczonych do kategorii powiatowych z którymi łączy się ulica Żegrze należą ulice:

- Hetmańska, klasy G o przekroju dwujezdniowym dwupasowym (2x2) z wydzielonym torowiskiem tramwajowym w środku ulicy.
- Inflancka, klasy Z o przekroju jednojezdniowym dwupasowym (1x2)
- Kurlandzka, klasy Z o przekroju jednojezdniowym dwupasowym (1x2)
- Bobrzańska, klasy Z o przekroju jednojezdniowym dwupasowym (1x2)
- Wiatraczna, klasy Z, o przekroju jednojezdniowym dwupasowym (1x2)
- Ostrowska, klasy L o przekroju jednojezdniowym dwupasowym (1x2)
- Piłsudskiego, klasy L o przekroju jednojezdniowym dwupasowym (1x2)

Połączenia z drogami gminnymi (ulicami w mieście Poznaniu).

Do dróg zaliczonych do kategorii gminnych z którymi łączy się ulica Żegrze należą ulice:

- Unii Lubelskiej, klasy L o przekroju jednojezdniowym dwupasowym (1x2)

Połączenia z drogami wewnętrznymi (ulicami w mieście Poznaniu) – odbywają się poprzez skrzyżowania i Łączniki wjazdowe/zjazdowe w kierunku osiedli Stare Żegrze oraz Orła Białego. Na całej długości ul. Żegrze występują trzy przedmiotowe skrzyżowania.

6. DANE O WPISIE DO REJESTRU ZABYTKÓW, OCHRONIE TERENU I OBIEKTÓW

Teren przeznaczony pod inwestycję nie jest wpisany do rejestru zabytków.

7. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Teren przeznaczony pod inwestycję nie jest położony w granicach obszaru eksploatacji górniczej.

8. INFORMACJE I DANE O ZAGROŻENIU DLA ŚRODOWISKA

Niniejsza inwestycja nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na podstawie art.71 ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2013r. poz.1235 z późn. zm.).

Uwarunkowania realizacji inwestycji

Zaplecze budowy należy zorganizować oraz zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych.

Po zakończeniu prac teren inwestycji należy uporządkować i oczyścić, odpowiednio ukształtować i zrekultywować.

Gospodarka odpadami

Zgodnie z ustawą o odpadach, producentem i właścicielem odpadów jest wykonawca. Odpady powstałe w trakcie demontażu urządzeń, rozbiórki nawierzchni stanowią zgodnie z rozporządzeniem własność wykonawcy, który ma obowiązek na etapie realizacji inwestycji zawrzeć stosowne umowy z przedsiębiorstwem unieszkodliwiającym odpady oraz stosowne z ochroną środowiska je zagospodarować (Dz.U.2013 nr 0, poz. 21 Ustawa z dnia 14.12.2012 r. o odpadach).

Zapewnia się minimalizowanie ilości odpadów, selektywne ich składowanie w wydzielonych i przystosowanych do tego celu miejscach, w warunkach chroniących środowisko przed rozprzestrzenianiem się substancji szkodliwych dla środowiska. Są to kontenery, szczelne składowiska, pojemniki na odpady.

Odpady powstałe w czasie realizacji inwestycji winny być zabezpieczone przed pyleniem oraz wykorzystane w następujący sposób:

- tworzywo sztuczne oraz kable wykorzystane jako surowiec wtórny,
- gruz ceglany i betonowy powstały z wykopów i rozbiórek wykorzystany na miejscu w pracach budowlanych, a nadmiar wywieziony do dalszego wykorzystania, bądź składowania,
- odpady komunalne będą odwożone na składowisko odpadów komunalnych,

Zagospodarowanie istniejącej zieleni

Powierzchnie zielone po realizacji prac należy uporządkować i doprowadzić do stanu pierwotnego poprzez rozłożenie warstwy humusu gr. 15 cm i obsianie mieszanką traw.

Nie przewiduje się wycinki drzew.

9. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania inwestycji mieści się w całości na działkach objętych linią rozgraniczającą oraz linią stanowiącą granicę terenu niezbędnego do przebudowy infrastruktury technicznej.

Obszar oddziaływania obiektu wyznaczono na podstawie:

- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane z późniejszymi zmianami,
- Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. 2016 nr 0 poz. 1440),
- 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. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.)

mgr inż. Krzysztof Olszewski
uprawnienia budowlane
nr świad. WKP/0214/PWOD/11
dot. spec. kier. bez ogr. w spec. drogowej

I. ZAŁĄCZNIKI

1. Oświadczenie Projektanta i Sprawdzającego
2. Uprawnienia Projektanta i Sprawdzającego
3. Przynależność do Izby Zawodowej Projektanta i Sprawdzającego
4. Uzgodnienia

Załącznik nr 1. Oświadczenie Projektanta i Sprawdzającego

Poznań, luty 2017 r.

**dotyczy: Rozbudowa skrzyżowania poprzez budowę przejścia dla pieszych
w rejonie przystanku Żegrze II**

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że Projekt Zagospodarowania Terenu dla zadania:
Rozbudowa skrzyżowania poprzez budowę przejścia dla pieszych w rejonie przystanku Żegrze II
został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej
– art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane (Dz. U. z 2010 r., poz. 1623,
z późn. zm.) i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

PROJEKTANT	SPRAWDZAJĄCY
mgr inż. K. Olszewski Nr upr. WKP/0314/PWOD/11 w spec. drogowej b.o	mgr inż. Robert Gienza Nr upr. WKP/0254/POOD/08 w spec. drogowej b.o

Projekt Techniczny

Rozbudowa skrzyżowania poprzez
budowę przejścia dla pieszych w rejonie przystanku Żegrze II

Załącznik nr 4. Uzgodnienia

Poznań 2017-02-15

Prezydent Miasta Poznania
Zarząd Geodezji i Katastru Miejskiego
GEOPCMZ
61-655 Poznań ul. Cienowa 20 tel.61 820-75-62

ZG-OPK.4105.1990.2016
dotyczy: uzgodnienia sytuowania projektowanych sieci.


ODPIS PROTOKOŁU Z NARADY KOORDYNACYJNEJ ZG-OPK.4105.1990.2016

Narada koordynacyjna została przeprowadzona na podstawie art. 7d pkt 2 oraz art. 28b ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2016 r. poz. 1629)

Naradzie koordynacyjnej przewodniczyła: Małgorzata Gulczyńska - Kierownik Działu Koordynacji Projektów działająca z upoważnienia Nr 750/2014 wydanego przez Prezydenta Miasta Poznania

1. Termin narady koordynacyjnej: 2016-12-15 do 2017-01-25
2. Wnioskodawca: Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o.
Krzysztof Olszewski
61-891 POZNAŃ
ul. Kościuszki 68
3. Inwestor:
Miasto Poznań
61-714 POZNAŃ
al. Niepodległości 27
4. Opis przedmiotu narady:
 - a. przedmiot uzgodnienia: sieć energetyczna, sieć telekomunikacyjna
 - b. Lokalizacja
Miasto Poznań:
ul Żegrze
obręb nr ark- dz
Żegrze brak
5. Stanowiska uczestników narady (uwagi / zalecenia) dotyczące zgłoszonego wniosku:
 - 1) Urząd Miasta Poznania WU/A Danuta Górna:
bez uwag
 - 2) ZDM Hanna Ratajczak:
Uzgodnienie ZP.NM.416.1680.2016 z dnia 25.01.2017 r.- na warunkach podanych inwestorowi/wykonawcy w piśmie ZZ PN 416.437.2016.
 - 3) ZZM Benjamin Chodorowski:
bez uwag
 - 4) Zakład Lasów Poznańskich Bogusław Skorupiński:
bez uwag

Za zgodność z oryginałem


.....
nazwisko i imię
Piotr Olszewski Komunikacji w Poznaniu Sp. z o.o.

Projekt Techniczny

Rozbudowa skrzyżowania poprzez budowę przejścia dla pieszych w rejonie przystanku Żegrze II

5) AQUANET S.A. Michał Całulek:

Na skrzyżowaniu z przewodami wodociągowymi i kanalizacyjnymi roboty wykonać ręcznie zachowując minimalną odległość pionową 0,3m.

6) PSG Sp. z o.o. Paweł Cieślak:

W terminie 7 dni przed rozpoczęciem robót wykonawca musi zgłosić się w PSG - RDG Poznań Wschód, ul. Kórnicka 224 w Zalasewie, tel. 61 8186512, fax 61 8186536.

7) Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A. Andrzej Wojciechowski:
bez uwag

8) Veolia Energia Poznań S.A. Andrzej Wasilewski
bez uwag

9) ENEA Operator Sp. z o.o. Krzysztof Łatowski:

W miejscu skrzyżowania z kablem energetycznym wykopy prowadzić ręcznie.

Kabel w wykopie zabezpieczyć, zachować normatywną odległość.

Przed przystąpieniem do prac należy zgłosić się w Rejonie Dystrybucji Poznań ul. Panny Marii 2.

Szczegółowy przebieg linii kablowej należy ustalić na podstawie próbnych przekopów.

10) MPK w Poznaniu Sp. z o.o. Jerzy Pietrowiak:

Opiniuje pozytywnie z uwagami:

Zbliżenia / skrzyżowania z kablami trakcyjnymi (prądu stałego) w międzytorzu.

Zbliżenia / skrzyżowania z linią kablową SN-15kV elektroenergetyki trakcyjnej po północno-zachodniej stronie ul. Żegrze i w ul. Rzezańskiej.

Uzgodniono pismem MPK P-ii Sp. z o.o. znak IT3-073U-36/16.

11) HAWA TELEKOM Wiktor Herwich
bez uwag

12) PCSS Grzegorz Kuberka:
bez uwag

13) INEA S.A.
Konsultant nie stawiał się na naradę koordynacyjną.

14) NETIA S.A. Filip Gruszczyński:

Projekt uzgodniono z następującymi uwagami:


- prace w miejscach zbliżeń i skrzyżowań z siecią telekomunikacyjną Netia S.A. prowadzić ręcznie, zachować normatywne odległości poziome i pionowe zgodnie z Polskimi Normami;
- zabezpieczyć urządzenia telekomunikacyjne przed uszkodzeniem oraz osiadaniami gruntu;
- w przypadku uszkodzenia w trakcie prac sieci telekomunikacyjnej Netia S.A. Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Operatora, tel. +48 22 330 22 33 (czynny 24h);
- koszty wszelkich robót i napraw uszkodzeń sieci telekomunikacyjnej Netia S.A. powstałe w wyniku prowadzonych prac jak i wynikające z wadliwego ich wykonania ponosi Inwestor / Wykonawca;
- Netia S.A. zastrzega sobie możliwość dochodzenia roszczeń z tytułu strat w ruchu telekomunikacyjnym powstałych w wyniku uszkodzenia sieci telekomunikacyjnej Netia S.A.

15) Region Wsparcia Teleinformatycznego we Wrocławiu, ROA Poznań Sebastian Olejniczak:
bez uwag

16) Jednostka Wojskowa Nr 2823, 1RWT SP Babki Józef Gbór
bez uwag

17) Orange Polska:
Konsultant nie stawiał się na naradę koordynacyjną.

18) Wielkopolska Sieć Szerokopasmowa S.A.
Konsultant nie stawiał się na naradę koordynacyjną.

Zgodność z projektem

Poznań, 15.05.2016
P. Wasilewski

Projekt Techniczny

Rozbudowa skrzyżowania poprzez budowę przejścia dla pieszych w rejonie przystanku Żegrze II

19) ZGIKM GEOPOZ: Paweł Gandecki.

Nie wymaga obecności na naradzie koordynacyjnej.

20) ZGIKM GEOPOZ: Przewodniczący narady koordynacyjnej Małgorzata Gulczyńska;
Uzgodniam.

PRZEWODNICZĄCY NARADY KOORDYNACYJNEJ:

Na mocy ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne
(Dz.U. z 2016 r. poz. 1629) - zwanej dalej ustawą Pgik,

**PRZEDŁOŻONY NA NARADĘ KOORDYNACYJNĄ PROJEKT ZOSTAŁ UZGODNIONY
POZYTYWNE** z zachowaniem poniższych uwag oraz informacji zespołu koordynującego
dotyczących obowiązujących warunków do realizacji budowy:

* Uzgodnione usytuowanie sieci uzbrojenia terenu podlega wytyczeniu i geodezyjnej inwentaryzacji
powykonawczej przez jednostki uprawnione do wykonywania prac geodezyjnych. Inwentaryzacja
przewodów układanych w wykopie musi być dokonana przed ich zakryciem.

* Na mocy ustawy Pgik zobowiązuje się wykonawcę prac inwestycyjnych do ochrony i
zabezpieczenia znajdujących się na terenie realizowanej inwestycji punktów osnowy geodezyjnej i
punktów granicznych. Wszelkie prace ziemne w otoczeniu znaku geodezyjnego wykonywać należy
bez użycia sprzętu mechanicznego. Zniszczenie znaku geodezyjnego skutkuje koniecznością zlecenia
przez inwestora jednostce wykonawstwa geodezyjnego jego wznowienia - na koszt inwestora.

* Niezbędne jest również zachowanie zaleceń dotyczących ustalenia lokalizacji istniejącego
uzbrojenia terenu za pomocą próbnych przekopów. Prace ziemne w miejscu zbliżeń i skrzyżowań z
istniejącym uzbrojeniem bezwzględnie należy wykonywać ręcznie (bez użycia sprzętu mechanicznego).
Odkryte przewody zabezpieczyć.

* Wszelkie zaistniałe zmiany uzgodnionego opracowania projektowego wymagają powtórnego
uzgodnienia na naradzie koordynacyjnej.

Uwaga: Uzgodnienie niniejsze jest opinią techniczną i nie zastępuje pozwolenia na budowę wydawanego
zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego.


Załącznik nr 1
Załącznik nr 2
Załącznik nr 3
Załącznik nr 4
Załącznik nr 5
Załącznik nr 6
Załącznik nr 7
Załącznik nr 8
Załącznik nr 9
Załącznik nr 10
Załącznik nr 11
Załącznik nr 12
Załącznik nr 13
Załącznik nr 14
Załącznik nr 15
Załącznik nr 16
Załącznik nr 17
Załącznik nr 18
Załącznik nr 19
Załącznik nr 20
Załącznik nr 21
Załącznik nr 22
Załącznik nr 23
Załącznik nr 24
Załącznik nr 25
Załącznik nr 26
Załącznik nr 27
Załącznik nr 28
Załącznik nr 29
Załącznik nr 30
Załącznik nr 31
Załącznik nr 32
Załącznik nr 33
Załącznik nr 34
Załącznik nr 35
Załącznik nr 36
Załącznik nr 37
Załącznik nr 38
Załącznik nr 39
Załącznik nr 40
Załącznik nr 41
Załącznik nr 42
Załącznik nr 43
Załącznik nr 44
Załącznik nr 45
Załącznik nr 46
Załącznik nr 47
Załącznik nr 48
Załącznik nr 49
Załącznik nr 50
Załącznik nr 51
Załącznik nr 52
Załącznik nr 53
Załącznik nr 54
Załącznik nr 55
Załącznik nr 56
Załącznik nr 57
Załącznik nr 58
Załącznik nr 59
Załącznik nr 60
Załącznik nr 61
Załącznik nr 62
Załącznik nr 63
Załącznik nr 64
Załącznik nr 65
Załącznik nr 66
Załącznik nr 67
Załącznik nr 68
Załącznik nr 69
Załącznik nr 70
Załącznik nr 71
Załącznik nr 72
Załącznik nr 73
Załącznik nr 74
Załącznik nr 75
Załącznik nr 76
Załącznik nr 77
Załącznik nr 78
Załącznik nr 79
Załącznik nr 80
Załącznik nr 81
Załącznik nr 82
Załącznik nr 83
Załącznik nr 84
Załącznik nr 85
Załącznik nr 86
Załącznik nr 87
Załącznik nr 88
Załącznik nr 89
Załącznik nr 90
Załącznik nr 91
Załącznik nr 92
Załącznik nr 93
Załącznik nr 94
Załącznik nr 95
Załącznik nr 96
Załącznik nr 97
Załącznik nr 98
Załącznik nr 99
Załącznik nr 100

Załącznik nr 1
Załącznik nr 2
Załącznik nr 3
Załącznik nr 4
Załącznik nr 5
Załącznik nr 6
Załącznik nr 7
Załącznik nr 8
Załącznik nr 9
Załącznik nr 10
Załącznik nr 11
Załącznik nr 12
Załącznik nr 13
Załącznik nr 14
Załącznik nr 15
Załącznik nr 16
Załącznik nr 17
Załącznik nr 18
Załącznik nr 19
Załącznik nr 20
Załącznik nr 21
Załącznik nr 22
Załącznik nr 23
Załącznik nr 24
Załącznik nr 25
Załącznik nr 26
Załącznik nr 27
Załącznik nr 28
Załącznik nr 29
Załącznik nr 30
Załącznik nr 31
Załącznik nr 32
Załącznik nr 33
Załącznik nr 34
Załącznik nr 35
Załącznik nr 36
Załącznik nr 37
Załącznik nr 38
Załącznik nr 39
Załącznik nr 40
Załącznik nr 41
Załącznik nr 42
Załącznik nr 43
Załącznik nr 44
Załącznik nr 45
Załącznik nr 46
Załącznik nr 47
Załącznik nr 48
Załącznik nr 49
Załącznik nr 50
Załącznik nr 51
Załącznik nr 52
Załącznik nr 53
Załącznik nr 54
Załącznik nr 55
Załącznik nr 56
Załącznik nr 57
Załącznik nr 58
Załącznik nr 59
Załącznik nr 60
Załącznik nr 61
Załącznik nr 62
Załącznik nr 63
Załącznik nr 64
Załącznik nr 65
Załącznik nr 66
Załącznik nr 67
Załącznik nr 68
Załącznik nr 69
Załącznik nr 70
Załącznik nr 71
Załącznik nr 72
Załącznik nr 73
Załącznik nr 74
Załącznik nr 75
Załącznik nr 76
Załącznik nr 77
Załącznik nr 78
Załącznik nr 79
Załącznik nr 80
Załącznik nr 81
Załącznik nr 82
Załącznik nr 83
Załącznik nr 84
Załącznik nr 85
Załącznik nr 86
Załącznik nr 87
Załącznik nr 88
Załącznik nr 89
Załącznik nr 90
Załącznik nr 91
Załącznik nr 92
Załącznik nr 93
Załącznik nr 94
Załącznik nr 95
Załącznik nr 96
Załącznik nr 97
Załącznik nr 98
Załącznik nr 99
Załącznik nr 100

Projekt Techniczny

Rozbudowa skrzyżowania poprzez
budowę przejścia dla pieszych w rejonie przystanku Żegrze II

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH
61-623 Poznań, ul. Wilczak 17
Tel. 61-64-77-200 fax 61-620-17-03

ZP. NM.416. 1880.2016

ZZ PN 416 437 2016

Poznań, dnia *25.01.2017*

NK nr 1990.2016

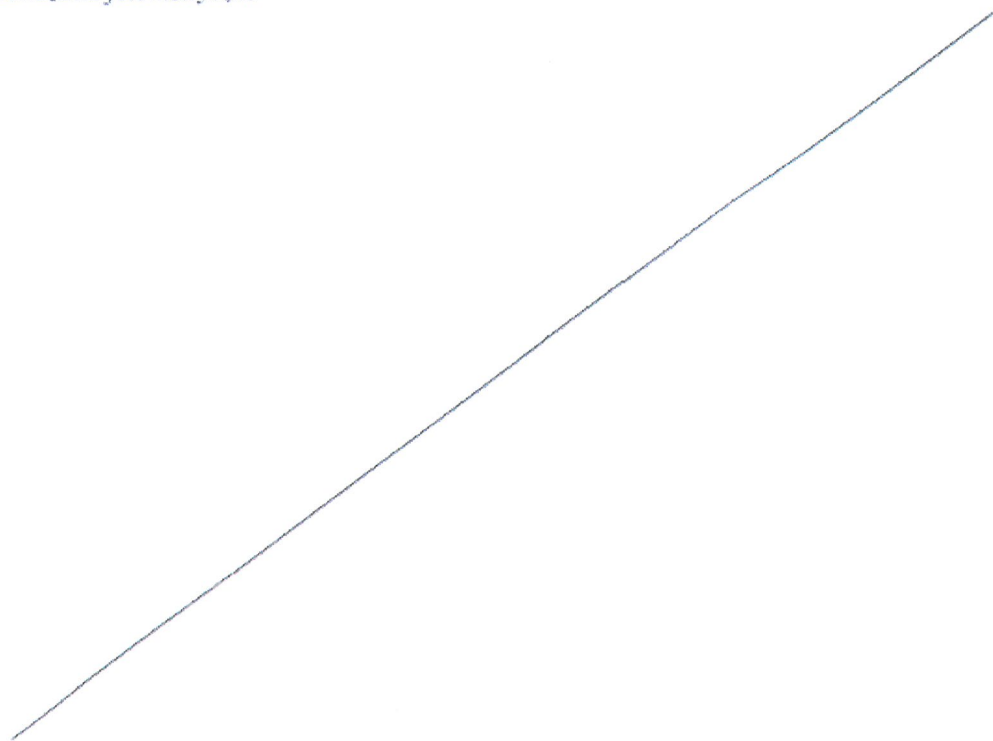
Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu uzgadnia projektowane(a):
sieć elektroenergetyczna nn, sieć teletechniczna

zlokalizowane: *ul. Żegrze, Rzeczańska*

na odcinku: -----

z uwagami:

- przed wystąpieniem o pozwolenie na budowę należy uzgodnić w Zarządzie Dróg Miejskich - Wydziale Utrzymania Infrastruktury Drogowej projekt wykonawczy budowy oświetlenia drogowego, zawierający obliczenia fotometryczne



Naczelnik Wydziału
Planowania, Opracowywania
i Uzgodnień
mgr inż. Hanna Kozłowska

- I. Warunki Techniczne prowadzenia robót w pasie drogowym oraz dokumenty i uzgodnienia niezbędne do uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego podano na odwrocie.

Za zgodność z oryginałem

[Signature]
mgr inż. Hanna Kozłowska

• Warunki techniczne prowadzenia robót w pasie drogowym:

1. Przekroczenie ulic o nawierzchni ulepszonej należy wykonać przeciskiem lub przewiertem. Komory przeciskowe wykonać w odległości min. 1,0 m od krawędzi jezdni;
2. W przypadku braku innych zaleceń zawartych na pierwszej stronie odtworzenie nawierzchni jezdni i chodnika należy wykonać z zastosowaniem materiałów i technologii identycznych jak w stanie pierwotnym przez specjalistyczną firmę drogową. Ewentualna konieczność zmiany technologii robót odtworzeniowych wymaga odrębnego uzgodnienia z ZDM;
3. Roboty ziemne dotyczące pobocza wykonać zgodnie z normą PN-98/S-02205, aby uzyskać współczynnik zagęszczenia równy 1,0 potwierdzony przez laboratorium drogowe, w terenie zieleni zagęścić grunt do współczynnika zagęszczenia gruntu zbliżonego do 0,97 potwierdzonego laboratoryjnie zgodnie z normą PN-77/8931-12;
4. W przypadku nawierzchni nieulepszonej pasa drogowego należy skoordynować zabezpieczenie naziemnych urządzeń uzbrojenia podziemnego;
5. Korzystając z istniejących nawierzchni ulic przyległych do pasa roboczego, inwestor/wykonawca robót zobowiązani są do utrzymywania ich właściwego stanu technicznego i czystości;
6. Nie należy planować realizacji inwestycji w okresie zimowym. W przypadku konieczności wykonania prac w tym okresie należy odtworzoną nawierzchnię (w standardzie nie niższym niż nawierzchnia istniejąca) ze względu na brak właściwych warunków technologicznych potraktować jako odtworzenie tymczasowe, następnie dokonać odbioru tymczasowego, a odbiór końcowy (docelowe odtworzenie) zgłosić po okresie zimowym – do końca kwietnia. ZDM w szczególnych przypadkach w okresie zimowym może odmówić wydania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego;

7. 

II. Informacje dodatkowe

• Dokumenty i uzgodnienia wymagane przed uzyskaniem zezwolenia na zajęcie pasa drogowego:

1. Decyzja administracyjna zezwalająca na lokalizację urządzenia – obiektu w pasie drogowym (prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane);
2. Zaakceptowany przez Miejskiego Inżyniera Ruchu projekt organizacji ruchu w przypadku zajęcia jezdni i/lub chodnika w sytuacji gdy pozostały dla pieszych pas ma szerokość mniejszą niż 1,50m;
3. Przejazd pojazdów przekraczających dopuszczalne normy wymaga zezwolenia zarządu drogi i uiszczenia opłat;


• Dokumenty i uzgodnienia wymagane do uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego:

1. Wypełniony formularz wniosku na zajęcie pasa drogowego zawierający – nazwę ulicy, planowany okres zajęcia, powierzchnię z podziałem na elementy pasa drogowego (pobocze/zieleni, chodnik, jezdnię), nr uzgodnienia NK, wymiar wbudowanego urządzenia (średnica zewn., długość w mb), mapę zasadniczą w skali 1:500 z wysowną trasą urządzenia wbudowanego oraz podpisane przez inwestora oświadczenie na wbudowanie urządzenia w pas drogowy;
2. Zatwierdzony projekt organizacji ruchu, gdy jest wymagany;
3. Szkic zajęcia chodnika/pobocza w przypadku, gdy pozostały dla pieszych pas ma szerokość nie mniejszą niż 1,50m;
4. Harmonogram robót oraz opis technologii ich wykonania;

• Podstawa prawna:

1. Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2016r., poz. 1440), oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004r. w sprawie określania warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (Dz. U. Nr 140, poz. 1481), a także uchwała nr XLV/669/IV/2004 Rady Miasta Poznania z dnia 25 maja 2004r. (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 2004r., Nr 101, poz. 2035 ze zmianami) w sprawie wysokości stawek opłat za zajęcie pasa drogowego dróg publicznych w granicach administracyjnych Miasta Poznania;
2. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zmianami);


Stwierdzenie
Firma i ewidencja drogi
MKT DR. Sp. z o.o. - województwo

Za zgodność z

Firma i ewidencja drogi
Firma i ewidencja drogi