

**PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY DLA BUDOWY ŚCIEŻKI PIESZO -
ROWEROWEJ BIEGNĄCEJ POMIĘDZY RZEKĄ CYBINĄ A MOSTEM KRÓLOWEJ
JADWIGI W POZNANIU W RAMACH ZADANIA:
"WARTOSTRADA - POZNAŃSKI CIĄG PIESZO - ROWEROWY"**

STADIUM: **PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY**

BRANŻA: **DROGOWA**

INWESTOR: **MIASTO POZNAŃ**
PLAC KOLEGIACKI
61-841 POZNAŃ

NR UMOWY: **KPRM-XI.042.8.2.1.2016**

DATA WYKONANIA: **MAJ 2016**

ZAWARTOŚĆ: **PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Stanowisko	Nazwisko	Nr uprawnień	Specjalność	Podpis
Projektant prowadzący	mgr inż. Piotr Nowaczyk	WKP/0297/POOD/09	Projektowanie bez ograniczeń w specjalności drogowej	
Opracował	Mgr inż. Paweł Knapieński	-	-	

EGZ. 1

KARTA UZGODNIEŃ

do projektu docelowej organizacji ruchu:

**PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY DLA BUDOWY ŚCIEŻKI PIESZO - ROWEROWEJ,
BIEGNĄCEJ POMIEDZY RZEKĄ CYBINĄ A MOSTEM KRÓLOWEJ JADWIGI W POZNANIU
W RAMACH ZADANIA: "WARTOSTRADA - POZNAŃSKI CIĄG PIESZO-ROWEROWY"**

1. Dane ogólne

Projekt budowy odcinka ciągu pieszo-rowerowego opracowano na zlecenie Urzędu Miasta Poznania (Plac Kolegiacki, 61-841 Poznań).

Umowa nr KPRM-XI.042.8.2.1.2016 na prace projektowe zawarta w dniu 24.05.2016 roku, pomiędzy Inwestorem (Zamawiającym), a wykonawcą – ALDROG Sp. z o. o. (dawniej ALDROG Piotr Nowaczyk).

Podstawę opracowania stanowią:

- ustalenia przekazane przez Inwestora zawarte w opisie przedmiotu zamówienia
- mapa topograficzna w skali 1:10000,
- mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- pomiary własne oraz inwentaryzacja drogi i zabudowy wykonane w terenie,
- dokumentacja fotograficzna

Zakres opracowania niniejszego projektu obejmuje oznakowanie pionowe i poziome drogi rowerowej z dostosowaniem jej do parametrów technicznych wg opisu przedmiotu zamówienia.

Projekt opracowano w oparciu o :

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku "w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie" zawarte w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku "w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie ich usytuowanie",
- Załącznik do Dziennika Ustaw nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r "Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach",
- Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2013 r., poz.260 z późn.zm.),

Przyjęto następujące podstawowe parametry techniczne do projektowania:

- | | |
|--------------------------------|----------|
| • prędkość projektowa V_p | 30 km/h, |
| • szerokość jezdni | 6,00 m, |
| • szerokość poboczy gruntowych | 1,0 m, |

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Projektowany odcinek w całości przebiega w obszarze zalewowym rzeki Warty oraz kanału Ulgi. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie występuje żaden rodzaj zabudowy kubaturowej. Projektowany odcinek łączy się z obiektem mostowym na początku trasy oraz z istniejącą ulicą na końcu trasy. Projektowana droga przechodzi pod dwoma obiektami mostowymi na rzece Warcie:

- W km 0+960,80 most Św. Rocha w ciągu ulicy Kórnickiej
- W km 1+483,80 most Królowej Jadwigi w ciągu ulicy Bolesława Krzywoustego

3. Projektowane zagospodarowanie terenu

Zadaniem niniejszego projektu jest wykazanie niezbędnego zakresu koniecznych do wykonania robót, celem dostosowania projektowanego odcinka drogi do założonych parametrów technicznych jakie stawia się ciągom pieszorowerowym. Dotyczy to samego przebiegu drogi jak i uporządkowania istniejących zjazdów, oraz skrzyżowań zwykłych.

W uzgodnieniu z Inwestorem przyjęto następujące rozwiązania, które zostały naniesione na planie sytuacyjnym i pozostałych rysunkach niniejszego projektu (planowane podstawowe roboty związane z realizacją zadania):

- Budowa nowej konstrukcji bitumicznej szerokości:
6,00 m – na całym projektowanym odcinku
- Budowa obustronnych poboczy szerokości 1,0 m z kruszywa łamanego pełniących dodatkowo funkcję ścieżki dla biegaczy
- Budowa nowej konstrukcji bitumicznej na całym projektowanym odcinku.
Wprowadzono dwa rodzaje konstrukcji nawierzchni. Od km 0+000 do km 1+460 konstrukcja została zwymiarowana na ruch KR1. Od km 1+460 do KT konstrukcję zwymiarowano na ruch KR2 z uwagi na fakt, że końcowy odcinek ścieżki będzie pełnił dodatkowo funkcję sporadycznego dojazdu do istniejącej przystani pojazdów dostawczych transportujących sprzęt pływający
- Dowiązanie do istniejących konstrukcji z betonu cementowego wykonanych pod mostami Św. Rocha oraz Królowej Jadwigi (obszary pod opisanymi mostami są wyłączone z robót nawierzchniowych)

Przedmiotowe opracowanie jest zgodne ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania (Załącznik do zarządzenia nr 931/2015/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 31 grudnia 2015 r.) w odniesieniu do zleconego przez Miasto Poznań zakresu opracowania.

4. Oznakowanie

Projekt organizacji ruchu opracowano w oparciu o:

Dziennik Ustaw nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. "Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach" Załączniki nr 1 - 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku.

- Załącznik nr 1 - szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach,
- Załącznik nr 2 - szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach.

Projekt organizacji ruchu zostanie zatwierdzony przez Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu. Zaprojektowano pionowe znaki C-13/16 z odpowiednimi tabliczkami. Skrzyżowania z pozostałymi ciągami pieszo rowerowymi oznakowano znakami nadając pierwszeństwo przejazdu na głównych kierunkach Wartostrady. Na drogach podporządkowanych zaprojektowano znaki A-7 oraz P-15.

4.1. Znaki pionowe

Przyjęto umieszczenie na projektowanym odcinku znaków pionowych z grupy wielkości – mini (Mi). Do znaków pionowych i tabliczek należy użyć folii odblaskowych II typu. Ze względu na przeznaczenie poboczy gruntowych znaki należy lokalizować przy ich krawędzi, tj. w odległości ok. 1 m od opornika.

Wszystkie materiały, półwyroby i wyroby użyte do produkcji znaków i tablic winny posiadać atesty potwierdzające ich jakość, aprobaty techniczne lub certyfikaty obowiązujące dla danej grupy wyrobów oraz odpowiadać określonym normą PN.

4.2. Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać jako cienkowarstwowe.