


WYKONAWCA PROJEKTU:	<b>KFG</b> S.K. BIURO PROJEKTÓW DROGOWYCH	<b>KFG sp. z o.o. sp. k.</b> Biuro Projektów Drogowych  ul. Wilczak 15, 61-623 Poznań biuro@kfgsk.pl, www.kfgsk.pl
------------------------	--	--

ZAMAWIAJACY/ INWESTOR:		<b>Urząd Gminy Suchy Las</b>  ul. Szkolna 13 62-002 Suchy Las
---------------------------	---	--

Nazwa inwestycji:	Przebudowa ul. Stefańskiego w miejscowości Suchy Las, polegająca na budowie ścieżki rowerowej i chodnika
Opracowanie:	<b>PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU</b>
Adres inwestycji:	Powiat: poznański, Gmina: Suchy Las, ul. Stefańskiego
Działki:	Jednostka ewidencyjna: Suchy Las Obręb 0004-SUCHY LAS, działki: 532/9, 531/10, 472/10, 472/26, 472/7, 461/10, 391/3, 391/2, 461/12, 462/13
Kategoria obiektu:	<b>IV, XXV</b>
Branża:	<b>Drogowa</b>

ZESPÓŁ PROJEKTOWY			
Funkcja	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektant	mgr inż. Filip GRZELAK	SPEC. DROGOWEJ BEZ OGR. <b>WKP/0269/POOD/10</b>	
Opracował	inż. Dawid CHOWAŁKO	-	

Data	Nr tematu	Faza	Tom	Egzemplarz
<b>10.2018</b>	<b>CRU 527/18</b>	<b>SOR</b>	<b>III</b>	<b>1</b>



## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA DLA ZADANIA**

„Przebudowa ul. Stefańskiego w miejscowości Suchy Las, polegająca na budowie ścieżki rowerowej i chodnika”

I. CZĘŚĆ OPISOWA

II. KARTA UZGODNIEŃ

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys.1. Plan orientacyjny

skala 1:15 000

Rys.2. Plan sytuacyjny

skala 1:500



## I . CZĘŚĆ OPISOWA

### 1. Podstawa opracowania

- Umowa zawarta pomiędzy Gminą Suchy Las, a KFG sp. z o.o. sp. k. z siedzibą w Poznaniu
- Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego – uchwała nr LI/433/2006 z dnia 16 marca 2016r.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla Gminy Suchy Las

### 2. Materiały wyjściowe do projektowania

- Numeryczna mapa do celów projektowych w skali 1:500 wraz z uzbrojeniem
- 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.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nad tym zarządzaniem.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Rozwoju oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
- Komentarz do warunków, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Część II: Zagadnienia techniczne, GDDP Warszawa 2001.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- Zarządzenie nr 34 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 lipca 2014r. w sprawie typowych schematów oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym, wraz z załącznikami.
- Wizja w terenie wraz z inwentaryzacją stanu istniejącego.

### **3. Cel i zakres opracowania**

Celem opracowania jest sporządzenie Projektu Stałej Organizacji Ruchu dla projektowanej przebudowy ulicy Stefańskiego na odcinku od ul. Poziomkowej do ul. Borówkowej.

### **4. Stan istniejący**

#### **4.1 Lokalizacja zadania**

Projektowany chodnik i ścieżka rowerowa zlokalizowane są w ciągu ulicy Stefańskiego, na odcinku od ulicy Poziomkowej do ulicy Borówkowej, na terenie gminy Suchy Las, w powiecie Poznańskim, w województwie wielkopolskim.

#### **4.2 Istniejący stan zagospodarowania terenu**

Wzdłuż ulicy Stefańskiego zlokalizowana jest droga gminna klasy D, która składa się z jezdni bitumicznej o szerokości 7,0m, ograniczonej z obu stron krawężnikiem betonowym, oraz z pasów zieleni po obu stronach jezdni. Odwodnienie jezdni odbywa się powierzchniowo do wpustów kanalizacji deszczowej usytuowanych przy krawężniku. Na długości inwestycji droga krzyżuje się z drogami gminnymi o nazwach ulic: Poziomkowa, Jagodowa, Zachodnia, Borówkowa. Pas zieleni w północno-wschodniej części drogi to teren zarośnięty trawą oraz krzewami, zlokalizowane są na nim drzewa oraz stosunkowo młode nasadzenia drzew, ponadto występuje na nim infrastruktura techniczna, która może być w kolizji z projektowanymi rozwiązaniami. Przy działce nr 467/1 i 465/4, zlokalizowany w pasie drogowym jest parking dla samochodów. Na południowo-zachód zlokalizowany jest pas zieleni, na którym zlokalizowane są drzewa, oraz słupy oświetleniowe. Między ulicą Poziomkową, a ulicą Jagodową, na południowo-wschodniej części drogi zlokalizowane są dwa pasy postojowe, przy działkach nr 472/42 oraz 472/36. Za wspomnianymi pasami zlokalizowana jest w znacznej mierze zabudowa, istniejące krawężniki są obniżone w miejscach istniejących oraz planowanych zjazdów. W obecnym układzie drogowym ruch pieszey i rowerowy odbywa się pod pasie zieleni oraz po jezdni, co stanowi zagrożenie dla użytkowników drogi.

Drogi gminne w obszarze inwestycji mają następujące numery:

- ul. Stefańskiego – G319078P
- ul. Borówkowa – G319006P
- ul. Poziomkowa – G319062P
- ul. Jagodowa – G319019P
- ul. Zachodnia – G319334P

## 5. Stan projektowany

Zakres opracowania obejmuje rozbudowę drogi dla pieszych i rowerów na długości około 40m. Projekt zakłada wybudowanie chodnika dla pieszych o szerokości 2,0m, o nawierzchni z kostki betonowej oraz dwustronnej ścieżki rowerowej o szerokości 2,0m, o nawierzchni bitumicznej. Zaprojektowano poprowadzenie chodnika i ścieżki rowerowej wspólnie, przy rozdzieleniu ich krawężnikiem trapezowym 15x21x30, co pozwoli na wyniesienie powierzchni chodnika na 6cm powyżej ścieżki rowerowej, bez powstawania uskoków poprzecznych. Zastosowanie różniących się między sobą nawierzchni i wyniesienie chodnika powyżej ścieżki zapewni bezpieczne korzystanie z ciągu pieszo-rowerowego przez wszystkich jej użytkowników. Ponadto szerokość 30cm w/w krawężnika pozwoli na zachowanie skrajni dla rowerów na ścieżce rowerowej. Ciąg pieszo-rowerowy poprowadzono możliwie blisko zabudowy, aby maksymalnie ograniczyć liczbę drzew do wycinki. Zaprojektowano ograniczenie ciągu pieszo-rowerowego z obu stron obrzeżami betonowymi 8x30. Na połączeniu skrajni jezdni z drogą rowerową zaprojektowano wbudowanie obrzeży betonowych 8x30 na ławie betonowej z oporem. Zaprojektowano jednostronne pochylenie poprzeczne chodnika i ścieżki rowerowej o wartości 2%, w kierunku terenów zielonych, gdzie woda będzie częściowo wchłaniana do podłoża, a następnie spływać na jezdnię do wpustów kanalizacji deszczowej. Niweletę ciągu pieszo-rowerowego zaprojektowano jako odzwierciedlenie istniejącego ukształtowania terenu, przy czym pochylenie podłużne ciągu wynosi od 0,5% do 5%. Wszelkie nawiązania chodnika i ścieżki rowerowej do jezdni odbywają się za pomocą obniżenia istniejącego krawężnika betonowego. Zaprojektowano wymianę hydrantów stojących na hydranty nawierzchniowe.

Na początku opracowania projektowany chodnik poprzez przejście dla pieszych szerokości 4,0m przechodzi przez ulicę poziomkową. Początek ścieżki rowerowej następuje z wjazdu z ul. Stefańskiego, za skrzyżowaniem z ul. Poziomkową. Następnie chodnik i ścieżka rowerowa zbliżają się do siebie i są prowadzone jako ciąg pieszo-rowerowy. Projektowany ciąg pieszo-rowerowy zlokalizowany jest za istniejącymi nasadzeniami drzew. Ciąg pieszo-rowerowy na swojej długości dwukrotnie przechodzi przez drogi publiczne (ul. Jagodowa i ul. Zachodnia) za pomocą przejścia dla pieszych łączonego z przejazdem rowerowym o łącznej szerokości 4,8m. Na końcu opracowania ścieżka rowerowa odgina się od chodnika, żeby przed skrzyżowaniem z ulicą Borówkową nawiązać się do jezdni ulicy Stefańskiego, chodnik zaś skręca w ulicę Borówkową, w kierunku wschodnim, przechodzi na drugą stronę jezdni poprzez przejście dla pieszych

szerokości 4,0m i nawiązuje się do istniejącego chodnika. Ciąg pieszo-rowerowy przecina na długości szereg zjazdów istniejących oraz projektowanych.

Konstrukcje nawierzchni ścieżki rowerowej i chodnika na przejeździe przez zjazdy zaprojektowano wykonać o warstwie ścieralnej jak dla ścieżki rowerowej i chodnika, lecz o wzmocnionej konstrukcji jak dla zjazdów.

Odwodnienie chodnika oraz drogi dla rowerów będzie się odbywało poprzez wypadkową pochyłeń podłużnych i poprzecznych w kierunku terenów zielonych, gdzie woda będzie częściowo wchłaniana do podłoża, a następnie spływać na jezdnię do wpustów kanalizacji deszczowej

Należy zastosować regulację wysokościową studzienek zlokalizowanych na obszarze objętym opracowaniem. Na etapie projektowania stwierdzono kolizję z hydrantami stojącymi, należy wymienić je na hydranty nawierzchniowe. Zaprojektowano rozebranie pozostałości po fundamencie pod słup na początku opracowania.

Z uwagi na zaprojektowanie nowych konstrukcji chodnika i ścieżki rowerowej, na przejeździe ich przez zjazdy należy rozebrać część konstrukcji zjazdów. Zaprojektowano rozebranie pozostałości po fundamencie pod słup na początku opracowania. Ponadto zaprojektowano rozebranie części muru oporowego oraz konstrukcji nawierzchni parkingu, które są w kolizji z projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym.

Z uwagi na kolizję projektowanych konstrukcji z istniejącą zielenią, zaprojektowano wycinkę drzew i krzewów wskazanych w odrębnym opracowaniu.

## **6.1 Oznakowanie pionowe**

### **Stosować znaki drogowe o typie folii odbłaskowej 2.**

Tarcze wszystkich projektowanych znaków należy wykonać z blachy stalowej grubości 1,5mm ocynkowanej ogniowo z podwójnie zagiętymi krawędziami na całym obwodzie. Tylne strony tarcz znaków należy pokryć lakierem barwy szarej. Tarcze należy zabezpieczyć antykorozyjnymi powłokami konwersyjnymi natomiast wszelkie materiały do łączenia i mocowania znaków do konstrukcji wsporczych należy zabezpieczyć przed korozją metodą co najmniej ocynkowania ogniowego. Elementy łączeniowe w postaci śrub, nakrętek i podkładek sprężystych zabezpieczyć poprzez pokrycie powłokami antykorozyjnymi o klasie odpowiadającej stali kwasoodpornej. Powierzchnie tarcz, przed naniesieniem lic wszystkich rodzajów znaków należy dokładnie odtłuścić. Dopuszcza się zastosowanie tarcz z płyt o konstrukcji warstwowej wg EN 12899-1 poza obrębem rond oraz chodników.



Takie podkłady możliwe są do zastosowania przy znakach umieszczonych wysoko (np. nad ekranami akustycznymi) bądź w trudno dostępnych miejscach.

Spody tarcz znaków wszystkich grup i kategorii należy umieszczać na wysokości 2,20m nad powierzchnią terenu. Znaki pionowe należy sytuować w odległości min. 0,5m od krawędzi jezdni.

Tarcze znaków należy mocować tak, aby były one odchylone od linii prostopadłej do osi jezdni o około 5 stopni w kierunku jezdni oraz w sposób uniemożliwiających ich wyjęcie i obrót.

Końce słupków należy zabezpieczyć kapturkami zabezpieczającymi. W części dolnej słupka znajduje się kotwa uniemożliwiająca wyciągnięcie lub obracanie słupkiem.

Tablice drogowskazowe należy umieszczać na konstrukcjach wg. opisów umieszczonych na planach sytuacyjnych. Rozmiar i nośności konstrukcji dopasować do powierzchni tablicy.

## **6.2 Oznakowanie poziome**

Oznakowanie poziome projektuje się jako cienkowarstwowe gładkie.

Do znakowania cienkowarstwowego stosowane są materiały nakładane warstwą grubości od 0,3mm do 0,8mm, są to farby akrylowe. Podczas nakładania farb, do znakowania cienkowarstwowego, na powierzchnię pędzlem, wałkiem lub przez natrysk, powinny one tworzyć warstwę kohezyjną w procesie odparowania i/lub w procesie chemicznym. Materiały te powinny posiadać właściwości odblaskowe. Zawartość składników lotnych (rozpuszczalników organicznych) nie powinna przekraczać 25% (m/m) w postaci gotowej do aplikacji, w materiałach do znakowania cienkowarstwowego. Użyte materiały muszą charakteryzować się dobrą widocznością w dzień i w nocy, odblaskowością, szorstkością, odpornością na ścieranie i zabrudzenie określone w szczegółowej specyfikacji technicznej. Wymiary i sposób rozmalowania poszczególnych linii przedstawiono na planach sytuacyjnych zawierających projekt docelowej organizacji ruchu.

Wymiary i sposób rozmalowania poszczególnych linii przedstawiono na planach sytuacyjnych zawierających projekt docelowej organizacji ruchu.

### 6.3 Zestawienie oznakowania

#### Oznakowanie pionowe

Nazwa	Stan	Wielkość	Szt.
A-7	Do przeniesienia	Średnie	5
A-7	Projektowane	Mini	1
A-11a	Projektowane	Średnie	4
A-24	Projektowane	Średnie	1
B-33	Projektowane	Średnie	1
B-33	Do przeniesienia	Średnie	2
B-34	Projektowane	Średnie	2
C-13	Projektowane	Mini	1
C-13a	Projektowane	Mini	2
C13/16	Projektowane	Mini	9
D-1	Projektowane	Średnie	3
D-1	Do przeniesienia	Średnie	1
D-2	Projektowane	Średnie	1
D-4a	Do przeniesienia	Średnie	1
D-6	Projektowane	Średnie	2
D-6b	Projektowane	Średnie	8
T-1	Projektowane	Średnie	6
T-0	Do likwidacji	Średnie	2

#### Oznakowanie poziome

Nazwa	Stan	Powierzchnia do malowania [m2]
P-1e	Projektowane	
P-4	Projektowane	
P-7a	Projektowane	
P-10	Projektowane	
P-11	Projektowane	
P-10/11	Projektowane	
P-13	Projektowane	
P-14	Projektowane	
P-15	Projektowane	
P-23	Projektowane	
P-25	Projektowane	
P-26	Projektowane	
		160,16

### Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Nazwa	Stan	Sztuki
U-16b	Projektowane	3

#### 6 Uwagi końcowe

Usytuowanie projektowanych znaków pionowych, znaków poziomych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego przedstawiono na planach sytuacyjnych zawierających projekt stałej organizacji ruchu.

O terminie wprowadzenia stałej organizacji ruchu należy poinformować odpowiednie organy zgodnie z uwagami w Kartach uzgodnień.

#### 7 Termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu

Oznakowanie ujęte w niniejszym opracowaniu wprowadza się do pierwszego kwartału 2019 roku.

Opracował:

---

mgr inż. Filip Grzelak



## II. KARTA UZGODNIENÍ

Rd-I-PO-5321/...../2018

*Poznań*

2018 -06- 0.4

Projekt opiniuję .....*pozytywnie*.....

KOMENDANT MIEJSKI POLICJI  
w Poznaniu  
z up. ZASTĘPCA NACZELNIKA  
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO  
KMP w Poznaniu  
podpisał: Norbert Woźniak

**800** lat  
SUCHEGO  
LASU

## Urząd Gminy Suchy Las

RK. 7221.26.2018

Suchy Las, dnia 8 czerwca 2018 r.



**KFG sp. z o.o. sp. k.**  
Ul. Wilczak 15  
61-623 Poznań

Odpowiadając na wniosek, odsyłam egzemplarz uzgodnionego projektu zmiany organizacji ruchu dla inwestycji pn. „Przebudowa ul. Stefańskiego w miejscowości Suchy Las, polegająca na budowie ścieżki rowerowej i chodnika”.

### Pouczenie

Na podstawie art. 10 ust. 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2017.1260 z późn. zm.) organem zarządzającym ruchem na drogach gminnych jest Starosta. W związku z tym to Starosta zatwierdza organizację ruchu na podstawie złożonych projektów organizacji ruchu.

Z up. Wójta Gminy  
*Marcin Bulliński*  
Marcin Bulliński  
Z-ca Wójta Gminy

Załącznik:

- Projekt organizacji ruchu – 1 egz.

otrzymują:

1. adresat
2. RK a/a

Sprawę prowadzi: Referat Komunalny – Kacper Tymek pok. A-105, tel. (61) 8926-533, fax. (61) 8926-547

Urząd Gminy Suchy Las  
adres: ul. Szkolna 13, 62-002 Suchy Las  
tel.: +48 61-8926-250, fax: +48 61-8125-212  
e-mail: ug@suchylas.pl, [www.suchylas.pl](http://www.suchylas.pl)

Godziny urzędowania:  
pn. 10.00 – 17.00, wt. – pt. 8.00 – 15.00  
Biuro Obsługi Interesanta:  
pn. 8.00 – 17.00, wt. – pt. 7.00 – 15.00

1 2 1 8  
  
2 0 1 8



Starosta Poznański



Filip Grzelak  
KFG Sp. z o.o. Sp. k.  
Pełnomocnik Wójta Gminy Suchy Las  
ul. Wilczak 15  
61-623 Poznań

Wasze pismo z dnia: 17.08.2018r.

Znak: KFGSK-017-FG-2018025

Nasz znak: WD.7120.1.5.2018.RC  
WD.KW-2750/18

Data: 19.09.2018r.

EZOR: 205/18

Na podstawie art.10 ust. 5 Ustawy z 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017r. poz. 1260 z późn. zm.) oraz §3 ust. 1 pkt 1 i 3 w związku z §8 ust. 2 pkt 1 lit. b Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017r. poz. 784) zwanego dalej „rozporządzeniem”, w związku ze złożonym w dniu 21.08.2018r. wnioskiem

Starosta

#### ZATWIERDZA NA CZAS NIEOKREŚLONY

projekt stałej organizacji ruchu pn. „Przebudowa ul. Stefańskiego w miejscowości Suchy Las, polegająca na budowie ścieżki rowerowej i chodnika”

sporządzony przez Pana Filipa Grzelaka

na zlecenie Wójta Gminy Suchy Las, ul. Szkolna 13, 62-002 Suchy Las

#### z uwagami:

1. Na zjeździe na posesję naprzeciwko wlotu ul. Zachodniej linię krawężniową P-7a należy wykonać na szerokości całego zjazdu.
2. Prefabrykowane progi zwalniające muszą posiadać elementy odbłaskowe.
3. Na południowym wlocie ul. Jagodowej wykonać linię P-4 długości min. 20m, natomiast na skrzyżowaniu z ul. Borówkową linię P-4 i P-1e.

Zgodnie z §8 ust.7 rozporządzenia wyznaczam następujący termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu: - **19.09.2019r.**

Zgodnie z §12 ust. 1 i 4 rozporządzenia, jednostka wprowadzająca organizację ruchu, **pod rygorem utraty ważności zatwierdzonej organizacji ruchu**, zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, **co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu**. Starosta zarządza ruchem wyłącznie na drogach publicznych kategorii powiatowej i gminnej.

#### Załączniki:

1. Projekt stałej organizacji ruchu –1 szt.

#### Otrzymują:

1. adresat
2. WD a/a

#### Do wiadomości:

1. Komenda Miejska Policji w Poznaniu  
ul. Szlinga 2a, 60-787 Poznań

#### Sprawę prowadzi:

Wydział Dróg i Gospodarki Przestrzennej  
Christian Rogowski, Inspektor, tel. 61 22 69 205

Starostwo Powiatowe w Poznaniu, ul. Jackowskiego 18, 60-509 Poznań  
tel. centrala (61) 8410-500, email: starostwo@powiat.poznan.pl

Filip Grzelak  
KFG Sp. z o.o. Sp. k.  
Pełnomocnik Wójta Gminy Suchy Las



### III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys.1. Plan orientacyjny

skala 1:15 000

Rys.2. Plan sytuacyjny

skala 1:500