

**KARTA UZGODNIENÍ**  
**do projektu budowy ścieżki rowerowej na terenie gminy Kuślin w msc. Głuponie**

## **CZĘŚĆ OPISOWA**

### **do projektu budowy ścieżki rowerowej na terenie gminy Kuślin w msc. Głuponie**

#### **1. Materiały wyjściowe**

- Rozporządzenie 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),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z 12 października 2002; poz. 1393),
- Załączniki nr 1—4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach,
- Zarządzenie nr 34 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30.07.2014r. w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym.
- Wizja lokalna,
- Umowa z Inwestorem.

#### **2. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem inwestycji jest budowa ścieżki rowerowej po śladzie nieistniejącej wąskotorowej linii kolejowej jako kontynuacja wykonanego odcinka I projektowej ścieżki rowerowej wg. odrębnego zadania. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Kuślin, powiat nowotomyski. W ramach inwestycji zostanie wybudowana ścieżka rowerowa wraz wymaganymi elementami bezpieczeństwa ruchu dla rowerzystów. Ponadto w ramach inwestycji celem poprawy bezpieczeństwa rowerzystów przewiduje się budowę oświetlenia ścieżki rowerowej zasilanego panelem słonecznym na końcu ścieżki rowerowej.

Powyższe elementy wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu rowerzystów i podniosą komfort życia lokalnych mieszkańców korzystających obecnie z drogi powiatowej. Ponadto budowa nowej ścieżki rowerowej zwiększy atrakcyjność turystyczną na terenie gminy Kuślin.

#### **3. Istniejące zagospodarowanie terenu**

Planowana inwestycja położona jest na w gminie Kuślin w, na terenie powiatu nowotomyskiego.

Obecnie teren, na którym projektowany jest dalszy przebieg ścieżki rowerowej przylega w większości bezpośrednio do pasa drogi powiatowej. Teren, na którym projektowana jest ścieżka rowerowa objęta niniejszym projektem był wykorzystywany niegdyś przez linię kolejową wąskotorową. Obecnie jest to obszar terenu otwartego z pojedynczymi drzewami. W obrębie inwestycji znajdują się również sieci infrastruktury technicznej. Stanowią je: sieć gazowa wysokiego ciśnienia wraz z kablem teletechnicznym, sieci wodociągowa.

#### **4. Projektowane zagospodarowanie terenu**

#### 4.1. Dane techniczne.

Przyjęto następujące parametry techniczne.

- ☐ szerokość ścieżki rowerowej - 2.00 m,
- ☐ szerokość poboczy - 2 x 0.50 m,

#### 4.2. Budowa ścieżki rowerowej

Projektowana budowa ścieżki rowerowej rozpoczyna się na dowiązaniu do wybudowanego w 2022 roku odcinka ścieżki rowerowej Wąsowo- Głuponie wg. odrębnego zadania. Projektowana ścieżka rowerowa została zlokalizowana na starym przebiegu nieistniejącej już wąskotorowej linii kolejowej. Ścieżka rowerowa według niniejszego opracowania przebiega w terenie otwartym w sąsiedztwie terenów rolniczych, jej koniec zaplanowano przed wiaduktem nad autostradą A2 gdzie ruch rowerowy odbywa dalej się poprzez odcinek ist. drogi powiatowej (DP 2738P) bezkolizyjnie nad A2 na zasadach ogólnych.

Niweleta ścieżki rowerowej została zaprojektowana w nawiązaniu do istniejącego terenu oraz na rzędnych uzgodnionych z gestorem sieci gazowej wysokiego ciśnienia). Pochylenia niwelety ścieżki rowerowej wynoszą od  $i=0.16\%$  do  $i=2.67\%$ . W przekroju poprzecznym zaprojektowano jezdnię ścieżki rowerowej jako dwukierunkową o szerokości 2m i jednostronnym pochyleniu poprzecznym wynoszącym 2% z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 2m. Projektowana ścieżka rowerowa ograniczona będzie po obu stronach za pomocą obrzeży betonowych o przekroju 8x30x100cm montowanych pionowo na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

### 5. Projektowane oznakowanie

#### 5.1. Wymagania ogólne:

Projektuje się przy drodze powiatowej wykonanie znaków średnich (S), a na ścieżce rowerowej wykonanie znaków „mini” o wymiarach przedstawionych w poniższej tabeli:

Grupa znaków	Symbol	Kategoria znaków			
		A	B	C	D
		ostrzegawcze	zakazu	nakazu	Informacyjne
		długość boku (mm)	średnica (mm)		wysokość (mm) (n=0, 1, 2)
Średnie	S	900	800	800	600+150n
Mini	MI	600	400	400	400+100n

Znaki pionowe należy umieścić tak aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m. Odległość znaku od drogi mierzy się w poziomie od krawędzi drogi (wystający krawężnik) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta). Znaki kategorii A, B, C, D należy umieścić na wysokości min. 2,2 m. Do oznakowania pionowego należy zastosować tylko **materiały atestowane**. Tarcza znaku musi być zamocowana do konstrukcji wsporczej w sposób uniemożliwiający jej przesunięcie lub obrót. Znak drogowy pionowy musi być wykonany w sposób trwały, zapewniający pełną czytelność przedstawionego na nim symbolu lub napisu w całym okresie jego użytkowania.

**Dla określonej grupy znaków zgodnie z punktem 1.2.2. załącznika Dz. U. nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r. należy stosować folię odblaskową 2 grupy. (w szczególności znaki A-7, D-6, B-20)**

#### 5.2. Wymagania szczegółowe:

Projekt został opracowany celem ujednolicenia oznakowania pod względem obowiązujących przepisów po przeprowadzonym wykonaniu ścieżki rowerowej oraz wykonanie nowego oznakowania na projektowanej

ścieżce. Zastosowane rozwiązania są rozwiązaniami standardowymi przewidzianymi w instrukcji dotyczącej zasad montażu znaków pionowych oraz poziomych na drogach.

Na rys. nr 2 ark.1-6 przedstawiono inwentaryzację istniejącego oznakowania razem ze znakami przewidzianymi do usunięcia, przeniesienia oraz znaki projektowane.

Rysunki zostały opracowane na aktualnych mapach w skali 1:1000.

### 5.3. Oznakowanie pionowe

Przed przystąpieniem do montażu znaków należy wyznaczyć:

- lokalizację znaku, tj. jego pikietaż oraz odległość od krawędzi jezdni, krawędzi pobocza umocnionego lub pasa awaryjnego postoju,
- wysokość zamocowania znaku na konstrukcji wsporczej.

Dopuszczalne tolerancje ustawienia znaku:

- odchyłka od pionu, nie więcej niż  $\pm 1\%$ ,
- odchyłka w wysokości umieszczenia znaku, nie więcej niż  $\pm 2\text{ cm}$ ,
- odchyłka w odległości ustawienia znaku od krawędzi jezdni utwardzonego pobocza lub pasa awaryjnego postoju, nie więcej niż  $\pm 5\text{ cm}$ , przy zachowaniu minimalnej odległości umieszczenia znaku zgodnie z Instrukcją o znakach drogowych pionowych.

Rury na których montowane będą znaki powinny odpowiadać wymaganiom PN-H-74219, PN-H-74220.

Powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna rur nie powinna wykazywać wad w postaci łusek, pęknięć, zwalcowień i naderwań. Dopuszczalne są nieznaczne nierówności, pojedyncze rysy wynikające z procesu wytwarzania, mieszczące się w granicach dopuszczalnych odchyłek wymiarowych. Końce rur powinny być obcięte równo i prostopadle do osi rury. Pożądane jest, aby rury były dostarczane o długościach:

- dokładnych, zgodnych z zamówieniem; z dopuszczalną odchyłką  $\pm 10\text{ mm}$ ,
- wielokrotnych w stosunku do zamówionych długości dokładnych poniżej 3 m z naddatkiem 5 mm na każde cięcie i z dopuszczalną odchyłką dla całej długości wielokrotnej, jak dla długości dokładnych.

Rury powinny być proste. Dopuszczalna miejscowa krzywizna nie powinna przekraczać 1,5 mm na 1 m długości rury. Rury powinny być wykonane ze stali w gatunkach dopuszczonych przez normy (np. R 55, R 65, 18G2A): PN-H-84023-07, PN-H-84018, PN-H-84019, PN-H-84030-02 lub inne normy. Do ocynkowania rur stosuje się gatunek cynku Raf według PN-H-82200.

Materiały użyte na lico i tarczę znaku oraz połączenie lica znaku z tarczą znaku, a także sposób wykończenia znaku, muszą wykazywać pełną odporność na oddziaływanie światła, zmian temperatury, wpływy atmosferyczne i występujące w normalnych warunkach oddziaływania chemiczne (w tym korozję elektrochemiczną) - przez cały czas trwałości znaku, określony przez wytwórcę lub dostawcę. Tarcza znaku musi być zamocowana do konstrukcji wsporczej w sposób uniemożliwiający jej przesunięcie lub obrót. Materiał i sposób wykonania połączenia tarczy znaku z konstrukcją wsporczą musi umożliwiać, przy użyciu odpowiednich narzędzi, odłączenie tarczy znaku od tej konstrukcji przez cały okres użytkowania znaku. Na drogach i obszarach, na których występują częste przypadki dewastacji znaków, zaleca się stosowanie elementów złącznych o konstrukcji uniemożliwiającej lub znacznie utrudniającej ich rozłączenie przez osoby niepowołane. Tarcza znaku składanego musi wykazywać pełną integralność podczas najechania przez pojazd w każdych warunkach kolizji. W szczególności - żaden z segmentów lub elementów tarczy nie może się od niej odłączać w sposób powodujący narażenie kogokolwiek na niebezpieczeństwo lub szkodę. Nie dopuszcza się zamocowania znaku do konstrukcji wsporczej w sposób wymagający bezpośredniego przeprowadzenia śrub mocujących przez lico znaku.

Znak drogowy pionowy musi być wykonany w sposób trwały, zapewniający pełną czytelność przedstawionego na nim symbolu lub napisu w całym okresie jego użytkowania, przy czym wpływy zewnętrzne działające na znak, nie mogą powodować zniekształcenia treści znaku.

Konstrukcja wsporcza znaku musi być wykonana w sposób ograniczający zagrożenie użytkowników pojazdów samochodowych oraz innych użytkowników drogi i terenu do niej przyległego przy najechaniu przez pojazd na

Opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej budowy odcinka trasy rowerowej w Głuponiach

znak. Konstrukcja wsporcza znaku musi zapewnić możliwość łatwej naprawy po najechaniu przez pojazdy lub innego rodzaju uszkodzenia znaku.

## **UWAGA.**

W trakcie montażu słupków należy zwrócić szczególną uwagę na usytuowanie sieci przebiegających pod ziemią.

### **5.4. Oznakowanie poziome**

Oznakowanie poziome wykonać jako cienkowarstwowe. Oznakowanie poziome powinno być trwałe, odporne na ścieranie i zabrudzenia oraz spełniać wymagania techniczne określone w p. 1.3 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.). Przed przystąpieniem do wykonania zmian w oznakowaniu poziomym, należy usunąć stare oznakowanie w sposób trwały.

Dokładna lokalizacja oznakowania pionowego i poziomego została przedstawiona na planie sytuacyjnym

**W przypadku wykonywania oznakowania poziomego w okresie od 01 listopada do 31 marca zobowiązuje się wykonawcę do wykonania oznakowania w technologii cienkowarstwowej, oraz do ponownego wykonania oznakowania poziomego w terminie umożliwiającym dochowanie warunków gwarancji oraz technologii aplikacji (tj. w okresie od 01.04 do 30.10.).**

### **6. Przewidywany czas wprowadzenia stałej organizacji ruchu**

30 sierpnia 2023 r.

Opracował :

**mgr inż. Dariusz Jarysz**

*upr. bud. do projektowania bez ograniczeń  
w spec. drogowej nr ewid. WKP/0255/POOD/08*