



**ZARZĄD DRÓG
I TRANSPORTU**
w Koszalinie

TUR.4422.99.2019.JM

URZĄD MIEJSKI KOSZALIN
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
Natalia Małkowska

10.03.2020
L.dz. 20021 podpis
Zał.

DB / 10.03.2020

„ZŁOŻONO W KANCELARI”

URZĄD MIEJSKI
w Koszalinie
WYDZIAŁ INWESTYCJI

Koszalin 06.03.2020 r.

Urząd Miejski w Koszalinie
Wydział Inwestycji
ul. Rynek Staromiejski 6 – 7
75-006 Koszalin

Dotyczy: pisma INW.7013.7.2019.HE w sprawie przekazania warunków, jakie winny być uwzględnione w przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej ul. Tytusa Chałubińskiego na odcinku od ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego do pętli autobusowej.

W materiałach przetargowych na opracowanie dokumentacji projektowej winny znaleźć się następujące elementy:

I. PROGNOZY OBCIĄŻENIA RUCHEM PROJEKTOWANYCH ODCINKÓW

Analizując przewidywany ruch na przedmiotowych odcinkach należy wykorzystać pomiary własne jak i przeprowadzone do innych celów. W opracowaniu przyjąć następujące założenia:

1. konieczność wskazania tras(y) jak i zastosowania w projekcie odpowiednich rozwiązań geometrycznych jak np. rodzaju włączeń, skrzyżowań, organizacji ruchu wraz z podaniem ewentualnych ograniczeń dla ruchu określonej grupy pojazdów,
2. analizując natężenia i rodzaj ruchu występujący obecnie oraz docelowo, rozwiązania projektowe geometrii poprzez trajektoriami – korytarzami ruchu dla przyjętego pojazdu miarodajnego,
3. ustalając kategorię obciążenia nawierzchni ruchem i docelowo kategorię ruchu stanowiącą podstawę do zaprojektowania konstrukcji drogi, należy podać założenia dotyczące struktury ruchu wraz z jego prognozą (metoda PKB).

II. PRZEBIEG TRASY

Przebieg trasy jak i zakres robót należy ustalić w nawiązaniu do zapisów obowiązujących planów miejscowych dla projektowanego zamierzenia i terenów z nim powiązanych, które to obejmują obszar wskazany we wniosku. Powiązanie do ulicy Piłsudskiego przeanalizować zgodnie z opracowania wykonanej przez firmę Autorska Pracownia Projektowa mgr inż. Bartosz Sontowski w Koszalinie jak również do opracowania dalszego odcinka ulicy Chałubińskiego za pętlą autobusową wykonanego przez Usługi Inwestycyjne „KNITER” inż. Grzegorz Kniter Karnieszewice koło Sianowa. Rozwiązania projektowe drogi będą wymagać opracowania zabezpieczenia jej przed napływem wód opadowych i roztopowych jak i zabezpieczenia korpusu drogi przed poziomem wód gruntowych. Projektując pasy drogowie ulic należy wskazać (rozwiązać) sposób prowadzenia ruchu rowerowego do istniejących ścieżek rowerowych, a także uwzględnić zatoki autobusowe. Projektując kompleksowe zagospodarowania pasa drogowego należy uwzględnić między innymi Zarządzenie Nr 454/1996/13 Prezydenta Miasta Koszalina z dnia 15 października 2013 roku w sprawie zasad usytuowania sieci infrastruktury technicznej w planowanych pasach drogowych na nieruchomościach, którymi gospodaruje Prezydent Miasta Koszalina rozstrzygając jednocześnie sprawę lokalizacji wszystkich niezbędnych elementów drogi. Oczekujemy przedstawienia rozwiązań geometrii skrzyżowań wraz z podaniem analizy ich przejezdności jak również usytuowania miejsc postojowych wzdłuż ulicy Chałubińskiego w wariantach. Ewentualną budowę i przebudowę infrastruktury należy projektować tak, aby realizacja zadania odbywała się na działkach, znajdujących się we władaniu Gminy Miasta Koszalin czy też pozyskanych w ramach planowanej inwestycji na przykład w trybie tzw. „specustawy drogowej”. Po wizji w terenie i pomiarach należy ustalić, czy jest możliwe przeprowadzenie ulicy o tak założonych parametrach bez dokonywania wyburzeń czy też przebudów istniejących obiektów budowlanych. Należy ustalić na etapie projektowania standardy kształtowania przestrzeni, to jest lokalizację chodników, prowadzenia

ruchu rowerowego i uzbrojenia terenu uwzględniając oczekiwania jednostek branżowych. Stanowiska jednostek branżowych co do potrzeby realizacji infrastruktury jak i zasady współfinansowania winny być uzyskane przez inwestora przed rozpoczęciem procesu projektowania tej inwestycji. Projektując w/w zadanie należy odnieść się poza ruchem pieszych do poprowadzenia ruchu rowerzystów, możliwości lokalizacji miejsc postojowych oraz konieczności wykonania zjazdów do działek zarówno nowych (o ile warunki techniczne pozwolą na ich lokalizację) jak i istniejących.

III. SKRZYŻOWANIA I ORGANIZACJA RUCHU

Geometrię ulic opracować w oparciu o ustalenia zawarte w planie miejscowym wskazując rozwiązania szczegółowe elementów takich jak np. jezdnie dróg publicznych i wewnętrznych o odpowiednich parametrach, chodniki czy miejsca postojowe, a także typy skrzyżowań i zjazdów, które należy przedstawić do uzgodnienia. W szczególności należy przeanalizować możliwość rozbudowy skrzyżowania ul. Chałubińskiego z ul. Piłsudskiego, ze względu na utrudniony ruch autobusów – osobne pasy ruchu dla pojazdów skręcających w lewo i w prawo w ulicę Piłsudskiego. Proponowane rozwiązanie wprowadzanych w oparciu o koncepcję wraz z projektowaną organizacją ruchu nawiązującą do już istniejącego zagospodarowania, jak i istniejącej organizacji ruchu, należy docelowo przyjąć w projekcie budowlanym. Projekt zagospodarowania uzupełniony o elementy wymienione powyżej przeanalizować zarówno pod względem funkcjonalnym, ruchowym (wskazać korytarze ruchu), konieczne uzbrojenie terenów, usunięcie istniejących kolizji mając na względzie koszty budowy inwestycji (podać wnioski). Na etapie opracowania należy jednoznacznie wskazać dla której infrastruktury projektowanej w pasie drogowym należy uzyskać zgodę na lokalizację w oparciu o art. 39 ust. 3 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 ze zm.) i wskazać kto o taką zgodę ma wystąpić.

IV. OŚWIETLENIE

Oświetlenie ulicy zaprojektować dla przyjętej w planie klas ulicy przyjmując odpowiednią kategorię oświetlenia w oparciu o obliczenia parametrów oświetleniowych oraz warunki techniczne wydane przez ZDiT zgodnie z normą oraz zaleceniami dotyczącymi oświetlenia dróg i ulic wydanych przez PKOŚ Warszawa, takich jak:

- luminancja jezdni,
- natężenie oświetlenia,
- równomierność oświetlenia.

Projektowane oświetlenie winno być wykonane w oparciu o warunki techniczne, o które winien wystąpić inwestor lub jego pełnomocnik do ZDiT, a w przypadku istniejącego oświetlenia co do sposobu jego likwidacji do jego właściciela.

V. UZBROJENIE

W oparciu o wybrany układ drogowy oraz wydane warunki techniczne na etapie projektu, zaprojektować elementy związane z zarządzaniem ruchem drogowym (np. wiaty przystankowe z zasilaniem i możliwością podłączenia rozkładów autobusowych elektronicznych), usunięcie kolizji oraz elementy infrastruktury związanej z drogą tj. oświetleniem i odwodnieniem drogi. Kwalifikacji prawnej co jest kolizją, a co budową nowej infrastruktury nie drogowej, winien dokonać projektant tej infrastruktury mając na uwadze zasady finansowania przyjęte w art. 39 ust. 5 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 ze zm.).

VI. CHARAKTERYSTYKA WYBRANEGO WARIANTU

Do dalszego opracowania (projektu budowlanego), po przedstawieniu rozwiązania przez jednostkę projektową, zostanie wybrane zagospodarowanie, które zdaniem inwestora i projektanta będzie optymalne pod kątem ruchowym, funkcjonalnym i kosztowym. Przedmiotem oceny rozwiązania projektowego winny być przede wszystkim podane argumenty przez projektanta, które przemawiają za wyborem rozwiązania, jak np.:

- minimalizacja problemów związanych z przepustowością wlotów skrzyżowań, pozyskiwania terenów, przebudów infrastruktury itp.,
- zapewnienie optymalnych warunków parkowania, ruchu pieszych i ruchu rowerowego,
- elementy szczególnie rzutujące na sposób wykonania, zasadność wprowadzonych rozwiązań jak i koszty wykonania zadania.

I. WPROWADZENIE

Podstawą realizacji inwestycji winny być ustalenia wynikające z obowiązującego planu (w przypadku, gdy realizacja będzie odbywała się poza tzw. „specustawą drogową”), planowanej funkcji ulicy wynikającej z opracowanej koncepcji jak i własności.

Podstawowe parametry techniczne.

1. Jak w obowiązującym planie miejscowym oraz koncepcji (proponujemy przyjęcie zarówno do wniosku o wydanie decyzji jak i ZRID przyjęcie drogi klasy zgodnej z zapisami miejscowego planu).
2. Szerokość pasa drogowego – zgodna z planem miejscowym i warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 ze zm.) i *Zarządzeniem Nr 454/1996/13 Prezydenta Miasta Koszalina z dnia 15 października 2013 roku w sprawie zasad usytuowania sieci infrastruktury technicznej w planowanych pasach drogowych na nieruchomościach, którymi gospodaruje Prezydent Miasta Koszalina.*
3. Połączenia z innymi ulicami – poprzez skrzyżowania, a z drogami wewnętrznymi poprzez zjazdy publiczne (należy przedstawić rozwiązania wariantowe).
4. Projekt winien obejmować (o ile zajdzie taka konieczność) budowę lub przebudowę zjazdów zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 ze zm.). Zjazdy projektować zgodnie z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 ze zm.).
5. Skrzyżowania winny być przedstawione wraz z projektowaną organizacją ruchu, a geometria zjazdów winna być dostosowana do funkcji terenów przyległych.

Zakres opracowania.

Dokumentację opracować jako projekt budowlany i wykonawczy po wcześniejszym wyborze wariantu koncepcyjnego.

Wariant koncepcyjny.

Zakres opracowania powinien wynikać z:

1. ustaleń obowiązującego planu miejscowego,
2. projektu opracowanego przez Autorska Pracownia Projektowa mgr inż. Bartosz Sontowski w Koszalinie
3. projektu opracowanego przez Usługi Inwestycyjne „KNITER” inż. Grzegorz Kniter z Karnieszewice koło Sianowa.
4. oczekiwań ZDiT przedstawionych w rozdziale II.

Opracowanie wykonać w skali 1:500.

Oczekujemy przedstawienia w rozwiązaniach:

1. rozwiązania docelowego w zakresie infrastruktury,
2. oddziaływania na środowisko i jakie skutki to oddziaływanie wywoła mając na uwadze uchwalony „Program ochrony przed hałasem” (np. konieczność budowy ekranów akustycznych).

Uzgodniony z zamawiającym wariant musi zostać wstępnie zaopiniowany przez wszystkie główne instytucje takie jak np. Wydział Architektury i Urbanistyki, Wydział Nieruchomości, Konserwatora Zabytków, czy też przedsiębiorstwa branżowe posiadające lub też przewidujące umieścić swoje urządzenia w projektowanych pasach drogowych.

Sposób wykonania dokumentacji.

Dokumentację należy opracować zgodnie z:

1. Wprowadzonymi przez miasto „Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej Koszalina”, przyjętych do stosowania Zarządzeniem wewnętrznym Nr 136/2010 Prezydenta Miasta Koszalina z dnia 24.06.2010 r.
2. Opracowaniem pn. „Opracowanie planu poprawy istniejącej sieci dróg rowerowych i kierunków dalszego rozwoju sieci” wykonanym przez Pana Wojciecha Grełę zgodnie z umową zawartą z Urzędem Miejskim w Koszalinie.
3. „Programem ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Koszalina” mając między innymi na uwadze podane w nim konieczne działania.

II. WARUNKI, WYTYCZNE I ZAŁOŻENIA, JAKIE WINNY BYĆ UWZGLĘDNIONE W DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania i przepisy prawne opracowując dokumentację projektową należy spełnić następujące warunki:

A. W zakresie dróg rowerowych należy uwzględnić:

1. Zasady ruchu rowerowego:

- a) Projektując sposób prowadzenia ruchu rowerowego należy brać pod uwagę możliwości terenowe, klasy ulic jak i „Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Koszalina” pod kątem jego prowadzenia. Mając na uwadze przewidywany ruch samochodowy i zakładaną prędkość projektową dopuszcza się prowadzenie ruchu rowerowego jezdnią. W związku z tym należy dokonać analizy istniejącego i planowanego układu ruchu rowerowego i przyjętych już rozwiązań w nawiązaniu do istniejących i projektowanych rozwiązań.
- b) Przy przekraczaniu zjazdów i skrzyżowań należy jednoznacznie rozstrzygnąć pierwszeństwo przejazdu poprzez zachowanie kolorystyki drogi rowerowej. Projektem objąć przebudowę zjazdów i skrzyżowań w ciągu projektowanej ścieżki i chodnika wraz z rozwiązaniem odwodnienia.

2. Nawierzchnię:

- a) gładka asfaltowa, kolor nawierzchni to kolor czerwony,
- b) konstrukcja ze względu na mechaniczne oczyszczanie i zimowe utrzymanie winna zapewniać poruszanie się pojazdów o ciężarze całkowitym 2500 kg na podłożu G1 poza jezdnią, a w jezdni jak dla jezdni,
- c) na podjazdach, łukach oraz przed skrzyżowaniami rozważyć zastosowanie nawierzchni przeciwpoślizgowych np. antiskid,
- d) „obramowanie”: w zależności od miejsca (jezdnia, zatoki postojowe, chodnik, droga rowerowa) krawężnik betonowy, opornik lub obrzeże betonowe na ławie betonowej z oporem, elementy te nie mogą wystawać ponad niweletę chodnika i ścieżki rowerowej.

3. Przekrój poprzeczny:

- a) szerokość drogi rowerowej dwukierunkowej nie mniej niż 2,0 m, jednokierunkowej 1,5 m,
- b) wolna przestrzeń (skrajnia) po obu stronach min. 0,5 m, wyjątkowo 0,2 m na łukach po zewnętrznej stronie,
- c) skrajnia pionowa drogi rowerowej to 2,5 m - dotyczy to także gałęzi, drzew, znaków itp.,
- d) promienie łuków na odcinkach poza skrzyżowaniami 15-20 m lub więcej, w rejonie skrzyżowań dopuszcza się 4 m.

4. Skrzyżowania:

- a) Zapewnić odpowiednią widoczność wzajemną wszystkim uczestnikom ruchu. Wszystkie skrzyżowania i punkty przecięcia dróg rowerowych z siecią drogową projektować tak, aby kąt widoczności przeszkód i innych pojazdów nie przekraczał 90 stopni w stosunku do toru jazdy,
- b) W obrębie skrzyżowania z wydzielonymi drogami rowerowymi należy zminimalizować kolizje rowerzystów z pieszymi oraz zapewnić odpowiednią widoczność wzajemną rowerzystów, kierowców i czytelność manewrów,
- c) Przy przejazdach rowerowych w obrębie skrzyżowań stosować bariery drogowe ustawione poprzecznie, które zapobiegają wejściom pieszych na przejazd rowerowy względnie pojazdu na chodnik oraz pozwoli na podparcie rowerzysty.

5. Pozostałe uwarunkowania.

- a) Projektując drogę rowerową, należy brać pod uwagę różne typy rowerów, w tym tandemy, rowery z przyczepkami dziecięcymi, rowery towarowe, rowery poziome - dłuższe niż przeciętne i trudniejsze w manewrowaniu na ciasnych łukach i skrzyżowaniach. Należy również brać pod uwagę rowerzystów przewożących znaczne bagaże (sakwy, przyczepki) którzy nie mogą wykonywać wielu manewrów,
- b) Rozwiązania infrastrukturalne muszą być spójne z parametrami pojazdów i urządzeń, służących do czyszczenia i odśnieżania ulic, chodników i ścieżek rowerowych,
- c) Należy przyjąć, że maksymalna szerokość rowerów poruszających się na drogach rowerowych nie przekracza 0,95 m.

B. Konstrukcje i przekroje jezdni.

W przypadku konieczności przebudowy istniejącej jezdni i skrzyżowań należy ją poprzedzić badaniami i oceną stanu technicznego konstrukcji nawierzchni oraz jej podłoża, zgodnie z § 154 warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Na całej długości trasy objętej projektem należy wykonać odwierty, w oparciu, o które będzie ustalana konstrukcja jezdni znajdujących się w strefie objętej opracowaniem.

Nawierzchnia jezdni – bitumiczna tzw. cicha. Kostkę betonową o różnych kolorach przyjąć dla chodników, miejsc postojowych i zjazdów.

Przy przejściach dla pieszych zastosować elementy z wypukłymi wypustkami 5 mm - bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych. W obrębie przejść i przejazdów rowerowych nie należy projektować ścieków przykrawężnikowych. Przeanalizować możliwość lokalizacji zatok autobusowych w obrębie jezdni.

Dodatkowe wytyczne projektowe:

- Badania geotechniczne wykonać wraz z określeniem geotechnicznych warunków posadowienia obiektu budowlanego;
- Ocena stanu technicznego istniejącej nawierzchni dokonana w oparciu o odwierty;
- Konstrukcja nawierzchni zjazdów, miejsc postojowych posadowiona na podłożu niewysadzinowym i podbudowie niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} gr. min 20 cm;
- Nawierzchnia chodnika z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm (kolorystyka do uzgodnienia z Zamawiającym);
- Nawierzchnia zjazdów i miejsc postojowych z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm kolor grafit;
- Warstwa ścieralna nawierzchni jezdni z tzw. nawierzchni cichych o uziarnieniu gr. 8 cm, zgodnie z wymaganiami określonymi w SST;
- Na drodze powiatowej krawężniki kamienne osadzone na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 „na mokro” (posadowiony bezpośrednio na wilgotnym, świeżym i niestężonym betonie);
- Chodnik w obramowaniu z obrzeży betonowych 8x30 cm posadowionych na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 „na mokro” (posadowiony bezpośrednio na wilgotnym, świeżym i niestężonym betonie);
- Ścieki przykrawężnikowe z kostki betonowej lub kamiennej posadowionej na wspólnej ławie betonowej podkrawężnikowej;
- Uzupelnienie odwodnienia drogi (podłączenia wpustów i ewentualnych drenaży) na warunkach określonych przez MWiK Koszalin mając na uwadze konieczność uwzględnienia poza odwodnieniem drogi konieczność odwodnienia terenów przyległych;
- Obramowanie drzew brukiem kamiennym;
- Przy przejściach dla pieszych zastosować elementy z wypukłymi wypustkami min. 5 mm - bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych. Nie stosować w ciągu przejść wodościeków przykrawężnikowych.

C. Oświetlenie drogowe.

W projekcie należy dokonać analizy lokalizacji istniejącego oświetlenia drogowego pod kątem spełnienia warunków technicznych natężenia oświetlenia i jego likwidacji. W przypadku nie spełnienia w/w warunków należy realizować je w oparciu o warunki techniczne na jego wykonanie uzyskane przez inwestora.

Sieć oświetleniowa, słupy, szafka oświetleniowa, oprawy i inne urządzenia będące integralną częścią instalacji oświetleniowych stanowiąc będą majątek Gminy Miasta Koszalin w imieniu której działa Zarząd Dróg Miejskich. W związku z powyższym dokumentacja projektowa powinna spełniać następujące warunki:

Przed przystąpieniem do wykonania projektu należy:

1. sporządzić inwentaryzację istniejących urządzeń oświetleniowych. W przypadku kiedy właścicielem oświetlenia nie jest Gmina Miasto Koszalin, należy wystąpić do właściciela o warunki likwidacji,
2. ustalić z Zamawiającym rodzaj zasilania i lokalizację urządzeń zasilająco-sterujących i pomiarowo-rozliczeniowych,
3. wystąpić do Zarządu Dróg Miejskich w Koszalinie celem pozyskania warunków technicznych budowy oświetlenia drogowego,
4. dostarczyć Zamawiającemu wszystkie dane niezbędne do uzyskania warunków przyłączenia do sieci od dostawcy energii.

Ogólne wymagania oświetleniowe:

1. projektowane oświetlenie należy wyposażyć w system sterowania zapewniający m.in. możliwość ograniczenia poboru energii w okresach zmniejszonego natężenia ruchu pojazdów i pieszych,
2. oświetlenie powinno obejmować wszystkie elementy pasa drogowego tj. jezdnię, chodnik, ścieżkę rowerową,
3. należy przewidzieć, w porozumieniu z Zamawiającym, możliwość zasilania z instalacji oświetlenia drogowego innych urządzeń i obiektów na terenie objętym projektem (oświetlenie wiat przystankowych w tym zasilanie urządzeń informacyjnych, parkingów, itp.),
4. wymaga się, aby projektowane słupy oświetleniowe spełniały normę dotyczącą bezpieczeństwa biernego PN-EN 12767,
5. należy uwzględnić doświetlenie przejść dla pieszych,
6. lokalizację słupów oświetleniowych należy zaprojektować w sposób nie powodujący kolizji i uciążliwości dla użytkowników dróg.

Projekt, przed złożeniem do Zespołu ds. Koordynacji Usytuowania Projektowanych Sieci Uzbrojenia Terenu, podlega uzgodnieniu w poszczególnych działach Zarządu Dróg Miejskich w Koszalinie – uzgodnienie w formie pisemnej z działów dotyczących usytuowania oświetlenia i uzgodnienia treści opisowej projektu.

D. Pod kątem zieleni.

W związku z tym, że projekt winien być opracowany kompleksowo, należy pamiętać o zawarciu w dokumentacji projektowej projektu zieleni ze względu na funkcje estetyczne oraz związane z ochroną środowiska i negatywne oddziaływanie drogi na środowisko albo mogące pogorszyć stan środowiska.

Zgodnie z Poleceniem służbowym nr 3/13 z 18.03.2013 r. Prezydenta Miasta Koszalina w sprawie realizacji zaleceń pokontrolnych wydanych przez NIK w dokumentacji projektowej, będącej podstawą do zlecenia zadania inwestycyjnego w sposób szczegółowy należy określić przedmiot zamówienia w tym ilość drzew i powierzchnię krzewów przewidzianych do wycinki lub przesadzenia w ramach danej inwestycji. W specyfikacji istotnych warunków zamówienia na realizację robót budowlanych zawarty zostanie zapis iż wykonawca zagospodaruje we własnym zakresie pozyskane drewno a oferowana cena musi uwzględnić korzyści wynikające z jego zagospodarowania.

- Obowiązek uwzględnienia przez projektanta w kosztorysie inwestorskim szacunkowej wartości drewna pozyskiwanego z usuwanych drzew, która pomniejszy koszty inwestycji.
- Inwentaryzację drzew i krzewów, wykonaną przez osobę posiadającą wiedzę i doświadczenie w zakresie dendrologii i wiedzy o drzewach. Opracowanie powinno zawierać zestawienie drzew kolidujących z projektowaną budową odcinka ulicy Prostej i Popiełuszki.
- Rozstrzygnięcia w zakresie usuwania istniejącej zieleni i opłaty z tym związane uzależnione będą od formy realizacji to jest czy będzie to budowa, przebudowa czy też realizacja inwestycji w trybie tzw. „specustawy drogowej”.

Istniejący starodrzew zachować i wkomponować w zagospodarowanie terenu przebudowywanej ulicy. Zwrócić uwagę na odległości chodników itd. od istniejących drzew (szczególnie starodrzewia i pod kątem obowiązujących przepisów branżowych narzucających te odległości). Przy projektowanych nowych nasadzeniach stosować gatunki głównie rodzime, niewymagające prowadzenia intensywnych prac pielęgnacyjnych. Stosować gatunki i odmiany komponujące się z istniejącym drzewostanem. Starać się unikać wąskich pasków zieleni przy jezdni (problem z koszeniem). Przy projektowanym oświetleniu wkomponować lampy nie kolidujące z koronami drzew.

Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2020 r., poz. 55), zezwolenie na usunięcie drzew i krzewów z terenu działek będących własnością Gminy Miasto Koszalin, z wyjątkiem nieruchomości będących w użytkowaniu wieczystym innego podmiotu, wydaje Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego (art. 90 w/w ustawy o ochronie przyrody).

Za usunięcie drzew ponosi się opłaty naliczone w zezwoleniu w zależności od rodzajów, gatunków obwodów pni drzew mierzonych na wysokości 130 cm, stosownie do art. 84 ust.1 w/w ustawy o ochronie przyrody.

Oprócz kosztów za usunięcie drzew naliczony w zezwoleniu należy uwzględnić koszty wykonania nowych trawników i ewentualnych nasadzeń drzew lub krzewów.

Konieczne jest też uwzględnienie rozliczenia drewna pozyskanego z ewentualnej wycinki drzew, zgodnie z Zarządzeniami Nr 797/2468/18 i Nr 797/2469/18 Prezydenta Miasta Koszalina z dnia 07.08.2018 r.

E. Organizacja ruchu.

Organizację ruchu projektować i uzgadniać w oparciu o 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. z 2017 r., poz. 784 ze zm.). Na wykonanie organizacji winien być złożony osobny projekt, który zostanie zaopiniowany przez ZDiT w Koszalinie po uzyskaniu wcześniejszej opinii Policji. Rozwiązanie projektowe organizacji ruchu podlegało będzie zatwierdzeniu przez Prezydenta Miasta Koszalina. W projekcie organizacji ruchu należy ująć następujące wymagania:

- zawrzeć w projekcie uwagę, że montowane znaki przez wykonawcę muszą być „zakontrowane”, aby nie miały możliwości obracania się,
- wskazać z jakiej folii odblaskowej znaki te należy wykonać,
- oznakowanie poziome – docelowe należy projektować i wykonywać jako grubowarstwowe – gwarancja minimum 5 lat. (wyjątek stanowią jedynie czasowe rozwiązania docelowej organizacji ruchu takie jak tzw. próbne ronda wyznaczone oznakowaniem poziomym i pionowym jak i czasowe rozwiązania skrzyżowań - do czasu wprowadzenia docelowych rozwiązań),
- w projektach docelowych organizacji ruchu (stałych) należy podać wykaz projektowanych znaków dla wykonawców.

Dokumentację projektową należy w pierwszej kolejności uzgodnić z Zamawiającym.

F. Wiaty przystankowe.

Nowe wiaty przystankowe przyjąć zgodnie z „Katalogiem modeli wiat przystankowych i rowerowych oraz kiosków handlowych do zastosowania na terenie miasta Koszalina” opracowanego przez Autorska Pracownia Projektowa mgr inż. Bartosz Sontowski, ul. Wierzbowa 8, 75- 635 Koszalin.

Przyjęte wiaty przystankowe uzgodnić z ZDiT.

G. Lokalizacja koszy ulicznych.

Kosze uliczne zlokalizowane w rejonie skrzyżowań i przy przejściach dla pieszych, lokalizacja nie zakłócająca widoczności i bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego.

Kosze zamontowane w sposób trwały – wolnostojące na słupku, nie mogą być zamontowane na sygnalizatorach świetlnych, słupach oświetleniowych i znakach drogowych.

Kosz stalowy zabezpieczony antykorozyjnie o pojemności nie mniejszej niż 45 l, w kolorze ciemnozielonym z napisem w kolorze czarnym ZDiT.

Zastępca Dyrektora
Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie

mgr inż. Marcin Żelabowski

Otrzymują:

- ① Adresat
2. TED w/m
3. TIT w/m
4. TZ w/m
5. TUR a/a

