

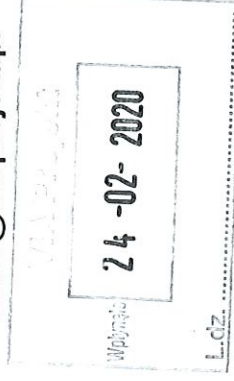


**Urząd Miasta Szczecin**

Biuro Architektki Miasta  
pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin  
tel. +4891 435 1183, fax +4891 424 5035  
bam@um.szczecin.pl - www.szczecin.pl

Szczecin, dnia 14.02.2020

VIA Projekt Łukasz Szawaryński  
ul. Pomarańczowa 43/15  
70-781 Szczecin  
biuro@via-projekt.pl



Nasz znak: BAM-S.670.3.2020.TJ  
Wasz znak: VP/20/0004/ECH  
UNP: 4507/BAM/-III/20

**Dotyczy: Opinii do zadania pn. „Przebudowa ul. Zbójnickiej w Szczecinie”**

W odpowiedzi na pismo znak VP/20/0004/ECH z dnia 09 stycznia 2020 roku z prośbą o opinię do zadania pn. „Przebudowa ul. Zbójnickiej w Szczecinie”, biorąc pod uwagę zakres zagadnień dotyczących estetyki i ładu przestrzennego związanych procedurą **BAM-III**, po zapoznaniu się z treścią dołączonej dokumentacji, Architekt Miasta przekazuje następujące uwagi:

1) Dla terenu opracowania Rada Miasta Szczecin podjęła uchwały:

- a) w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Gumieńce - Harnasiów 2” w Szczecinie (nr LI/1318/10 z dnia 27 września 2010r.),
- b) w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Gumieńce - Krakowska” w Szczecinie (nr XV/414/07 z dnia 19 listopada 2007r.).

2) Projektując obiekty małej architektury oraz obiekty stanowiące wyposażenie obszarów zainwestowania miejskiego, zaleca się:

- a) dla „STREFY V” zastosować **ZESTAW 3** z obowiązującej obecnie II edycji Katalogu Mebli Miejskich Miasta Szczecin:

- ławki (karty katalogowe L6, L7),
- kosze na śmieci (karta katalogowa K2),
- stojaki rowerowe (karta katalogowa ST2),
- słupki blokujące (karta katalogowa S5),
- barierka uliczna (karta katalogowa B1).

Sugeruje się zaprojektowanie ławki i kosza na śmieci na terenie zielonym obramowanym chodnikiem przy wyniesieniu jezdni (dz. 44/40 obr. 2132).

3) Z uwagi na rozwiązania w zakresie zastosowanego materiału i układu nawierzchni, sugeruje się wykonać:

- a) jezdnia -- **szara** prostokątna lub dwuteowa kostka betonowa 20x10x10cm układana rzędowo (krawędzie naprzemiennie, rzędy prostopadłe do osi jezdni) **szare** betonowe oporniki i krawężniki,
- b) wyniesienia jezdni -- **czerwona** prostokątna lub dwuteowa kostka betonowa 20x10x10cm układana rzędowo (krawędzie naprzemiennie, rzędy prostopadłe do osi jezdni), **szare** betonowe oporniki i krawężniki,

c) ścieżka rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy -- nawierzchnia SMA w kolorze **naturalnym**, **szare** kamienne lub betonowe (t.j. systemowe z betonu polimerycznego) oporniki, obrzeża i krawężniki,

d) perony autobusowe -- **jasno-szare** płyty kamienne lub gładkie betonowe 60x30cm układane dłuższym bokiem prostopadle do osi jezdni lub gładkie płyty betonowe 30x30cm, ułożone fugami krawędziowo do płytek wskaźnikowych (tożsamo jak schemat nawierzchni CH6A), krawężniki systemowe,

e) zatoki i stanowiska postojowe -- **grafitowa** kostka betonowa 20x10x10cm układana rzędowo (krawędzie naprzemiennie, rzędy prostopadle do osi stanowisk), **szare** kamienne oporniki i krawężniki, **szara** kostka betonowa pasów separujących,

f) zjazdy publiczne i indywidualne -- **grafitowa** prostokątna kostka betonowa 20x10x10cm układana rzędowo (krawędzie naprzemiennie, rzędy prostopadle do osi zjazdu), **szare** kamienne lub betonowe oporniki i krawężniki,

- zjazdy indywidualne zaleca się zaprojektować wg schematu Z4,

g) chodnik (schemat CH11):

- **szara** prostokątna kostka betonowa 20x10x8cm układana rzędowo (krawędzie naprzemiennie, rzędy prostopadle do osi jezdni),

- **szare** betonowe oporniki i krawężniki, **szare** betonowe obrzeża.

Możliwe jest wykonanie jezdni ulicy z nawierzchni asfaltowej, z wyłączeniem wyniesień o których mowa w pkt 3 lit. b niniejszej opinii.

Wyniesienia w obszarze przedszkoli, szkół, boisk, itd. sugeruje się wykonać w kolorze **czerwonym**, natomiast pozostałe wyniesienia sugeruje się wykonać w kolorze **szarym** lub **grafitowym**, jednak wyróżniającym się od podstawowego koloru nawierzchni jezdni.

Wysokość elementów kamiennych i betonowych nawierzchni w ww. wyszczególnieniu jest zgodna z zaleceniami Katalogu Nawierzchni Miasta Szczecin. Kategoria ruchu pojazdów może uzasadniać zaprojektowanie nawierzchni z elementów o wysokości większej.

4) Na krawędzi łączącej jezdnię ze zjazdami, sugeruje się zastosowanie jednego z poniższych rozwiązań:

a) krawężników systemowych (0-2cm, 0-3cm),

b) krawężników obniżonych lub najazdowych z progiem o maksymalnej wysokości 2,0cm.

Krawężniki obniżone oraz najazdowe z progiem powinny mieć wyokrąglenie zewnętrznej krawędzi o promieniu R=2,0cm.

5) Sugeruje się zastosowanie krawężników systemowych (0-2cm, 0-3cm) lub oporników wtopionych:

a) na krawędzi łączącej chodnik i ścieżkę rowerową w miejscu przejścia dla pieszych,

b) na krawędzi przecinającej chodnik przez zjazd.

W pozostałych przypadkach rozwiązania dot. połączeń jezdni oraz chodnika ze ścieżką rowerową powinny być zgodne z Rozdziałem 6 opracowania „Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego Miasta Szczecin - grudzień 2012” oraz Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. z 2016r. poz. 124).



6) Na krawędzi łączącej wyniesienia z chodnikiem, sugeruje się zastosowanie krawężników o wysokości  $h=2,0\text{cm}$ .

Należy zwrócić szczególną uwagę na kwestię odwodnienia wyniesień, m.in. na fragmentach jezdni przed odcinkami najazdowymi na wyniesienie. Ponadto do przeanalizowania przez Projektanta kwestia wzmocnienia konstrukcji jezdni na odcinkach najazdowych odpowiednio do kategorii ruchu pojazdów.

7) W miejscu przejść dla pieszych na krawędzi łączącej jezdnię z chodnikiem, sugeruje się zaprojektowanie krawężników systemowych bez progu tzw. „bez barier” (0-2,0cm lub 0-3,0cm) oraz zastosowanie zasady przedstawionej w karcie „OZNAKOWANIE 01” z II edycji Katalogu Nawierzchni Miasta Szczecin, z jednoczesnym dowiązaniem -- jeżeli będą zastosowane -- do płytek wskaźnikowych na przystanku autobusowym, ułożonych wg zasady przedstawionej w karcie „OZNAKOWANIE 02” z II edycji Katalogu Nawierzchni Miasta Szczecin.

#### Dodatkowo:

8) Ze względu na różnicę wysokości terenu ok. 35cm, do przeanalizowania przez Projektanta zaprojektowanie ogrodzenia segmentowego lub stopnia schodów (wzdłuż palisady chodnika na odcinku „*utwardzenia nawierzchni*” po północnej stronie jezdni), z uwagi na zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa użytkownika chodnika oraz zatoki parkingowej („*utwardzenia nawierzchni*”).

9) Z uwagi na minimalne wymagane długości linii przystankowej P-17 (30m) i sugerowaną przepisami długość krawędzi zatrzymania autobusu (20m), do przeanalizowania przez Projektanta zaprojektowanie przystanku autobusowego (po północnej stronie jezdni) o sugerowanych parametrach oraz spełniających właściwe kryteria funkcjonalne i użytkowe.

10) Sugeruje się, by ścieżka rowerowa określona na rysunku planu sytuacyjnego jako: „*do przełożenia*” została zaprojektowana o nawierzchni asfaltowej, zgodnie z pkt 3 lit. c niniejszej opinii oraz z rozdziałem 6 opracowania „Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego Miasta Szczecin - grudzień 2012”.

11) Zwraca się uwagę na przedstawioną na rysunku przekroju D-D (przez wyniesioną jezdnię) wysokość krawężnika  $h=12\text{cm}$  oraz na rzędną osi jezdni  $\pm 0,00$ , co sugeruje omyłkę. W przypadku poprawnego wyrysowania parametrów wyniesienia na przekroju D-D, wskazuje się na konieczność zaprojektowania chodnika wynikającego z przedstawionego rysunku -- z pochylniami i krawężnikami zgodnymi z § 43 i § 45 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. z 2016r. poz. 124).

12) Zwraca się uwagę na rozwiązanie projektowe przedstawiające obniżony krawężnik chodnika na dz. nr 39/8 obr. 2132 (przed stacją transformatorową) i na dz. 44/28 obr. 2132. Brak w projekcie jednoznacznej informacji, czy w tym miejscu jest zlokalizowane przejście dla pieszych, czy zjazdu do stacji transformatorowej i na ww. działkę dojazdową do posesji.

W przypadku zaprojektowania zjazdów, sugeruje się wykonać je w prawidłowej lokalizacji względem działek oraz zgodnie z zapisami § 77, § 78 i § 79 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. z 2016r. poz. 124).

13) Zwraca się uwagę, że zaprojektowany zjazd zlokalizowany po południowej stronie jezdni (naprzeciwko działki 246/25 obr. 2132) nie jest w osi wydzielen geodezyjnych przyszłej działki drogowej (na dz. nr 5, 40/10 oraz 252/5 obr. 2132).



14) Z uwagi na zapis art. 27 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2020r. poz. 110) sugeruje się, by nawierzchnia ścieżki rowerowej w sposób ciągły przecinała zjazd (dot. zjazdów z działek nr 39/30 i 39/29 obr. 2132).

15) Zwraca się uwagę na:

- a) brak na planie sytuacyjnym przedstawionych na rysunku przekroju „*wyniesionych nawierzchni z przejściem dla pieszych*”,
- b) brak wszystkich istotnych elementów na rysunku planu sytuacyjnego (np. czcionek i opisów odnośników, linii przyśtankowych itp.),
- c) niekompletną legendę na rysunku planu sytuacyjnego,
- d) niezgodną z zapisami katalogu Nawierzchni Miasta Szczecin grubość kostki betonowej nawierzchni zjazdów (przekrój konstrukcyjny nr 4),
- e) niezgodny z zapisami rozdziału 6 opracowania „Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego Miasta Szczecin - grudzień 2012” kolor i rodzaj nawierzchni ścieżki rowerowej (przekrój konstrukcyjny nr 2),
- 16) W celu czytelnego określenia lokalizacji poszczególnych elementów projektu, zaleca się na planie sytuacyjnym nanosić pikietaż drogi z podziałką co 10m oraz dołączać do wniosku plan orientacyjny w skali 1:5 000 lub 1:10 000.
- 17) Zwraca się uwagę, by wymagania techniczne dla ścieżek rowerowych były zgodne z opracowaniem „Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego Miasta Szczecin - grudzień 2012”.
- 18) Kwestię dostępności osób niepełnosprawnych należy uzgodnić z Powiatową Społeczną Radą do Spraw Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Szczecin.
- 19) Projekt budowlany dla przedmiotowego przedsięwzięcia w końcowej fazie opracowywania powinien zostać przedłożony do zaopiniowania w Biurze Architekta Miasta.

#### Zalecenia dot. zawartości składanych projektów wg procedury BAM-III

I. W przypadku przedstawienia w projekcie rozwiązań z Katalogu Mebli Miejskich Miasta Szczecin oraz Katalogu Nawierzchni Miasta Szczecin, należy w opisie przy wizualizacjach użyć ich odpowiednie symbole (np. L11, S8 itd.) lub do opracowania dołączyć właściwe karty katalogowe. Natomiast dla elementów zainwestowania miejskiego nie występujących w katalogach (np. wiaty przyśtankowe, poręcze rowerowe, tzw. „podpieraczki” dla podróżnych itp.), należy do opracowania dołączyć zdjęcie lub rendering wraz z opisem.

II. W celu poprawy czytelności opracowania i dokonania prawidłowej interpretacji i oceny rozwiązań projektowych, do wniosku dotyczącego estetyki i ładu przestrzennego złożonego procedurą BAM-III należy:

- a) dołączyć kompletne opracowanie, tzn. zawierające pełny opis techniczny oraz rysunki,
- b) na planie sytuacyjnym nanosić komplet wymiarowania poziomego (promienie łuków poziomych, poszerzeń pasów ruchu, wyokrągłeń itp.), koty wysokościowe dotyczące istotnych elementów projektu, pikietaż z podziałką co 10m oraz istotne poziome elementy projektu Starej organizacji ruchu,
- c) dołączać przekroje zawierające komplet niezbędnego wymiarowania, spadki oraz koty wysokościowe,
- d) dołączać do opracowania uzgodnienia i opinie -- jeżeli są wymagane,
- e) dołączać lub przestać mailowo pliki wszystkich rysunków w formacie pdf z zachowaną skalą (o rozdzielczości gwarantującej wysokiej jakości powiększenie rysunków w pliku oraz wysokiej jakości wydruku) oraz zawierające oryginalne, aktywne warstwy elementów.

Wytyczne ogólne dla inwestycji zlokalizowanych na terenach należących do Gminy Miasto Szczecin

- materiały kamienne o wierzchniej powierzchni „płomieniowanej”,
- zjazdy i stanowiska postojowe z elementów mało nasiąkliwych i odpornych na zabrudzenia,
- grafitowy materiał pasów separujących i szary nawierzchni stanowisk postojowych dla osób niepełnosprawnych powinien umożliwić **trwałe** wymalowanie kolorem niebieskim i białym,
- dla stanowisk postojowych dla osób niepełnosprawnych dopuszcza się zastosowanie **niebieskiej** kostki betonowej 20x10x10cm (dopuszczenie dotyczy wyłącznie wykonania parkingów o nawierzchni z kostki betonowej)
- dla terenów o intensywnym ruchu pieszym dopuszcza się zastosowanie kosza K5,
- należy dążyć do stworzenia spójnej przestrzeni w obrębie poszczególnych kwartałów oraz zespołów zabudowy,
- w celu zachowania jednolitego rysunku kompozycyjnego wszystkich nawierzchni, należy płynnie i estetycznie dowiązywać projektowane do istniejących (w szczególności strukturą i wielkością elementów oraz schematem i kolorem nawierzchni),
- obiekty małej architektury oraz obiekty stanowiące wyposażenie obszarów zainwestowania miejskiego należy projektować zgodnie z zestawami zawartymi w II edycji Katalogu Mebli Miejskich Miasta Szczecin,
- nawierzchnie chodników i zjazdów należy projektować zgodnie ze schematami zawartymi w II edycji Katalogu Nawierzchni Miasta Szczecin,
- Katalogi II edycji umieszczone są w zakładce Biura Architekta Miasta na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin ([http://bip.um.szczecin.pl/chapter\\_50765.asp](http://bip.um.szczecin.pl/chapter_50765.asp)).

Załączniki:

1. Karty katalogowe CH6A, CH11 i Z4 z Katalogu Nawierzchni Miasta Szczecin (edycja II - październik 2017).
2. Karta katalogowa ZESTAW 3 z Katalogu Mebli Miejskich Miasta Szczecin (edycja II - październik 2017).

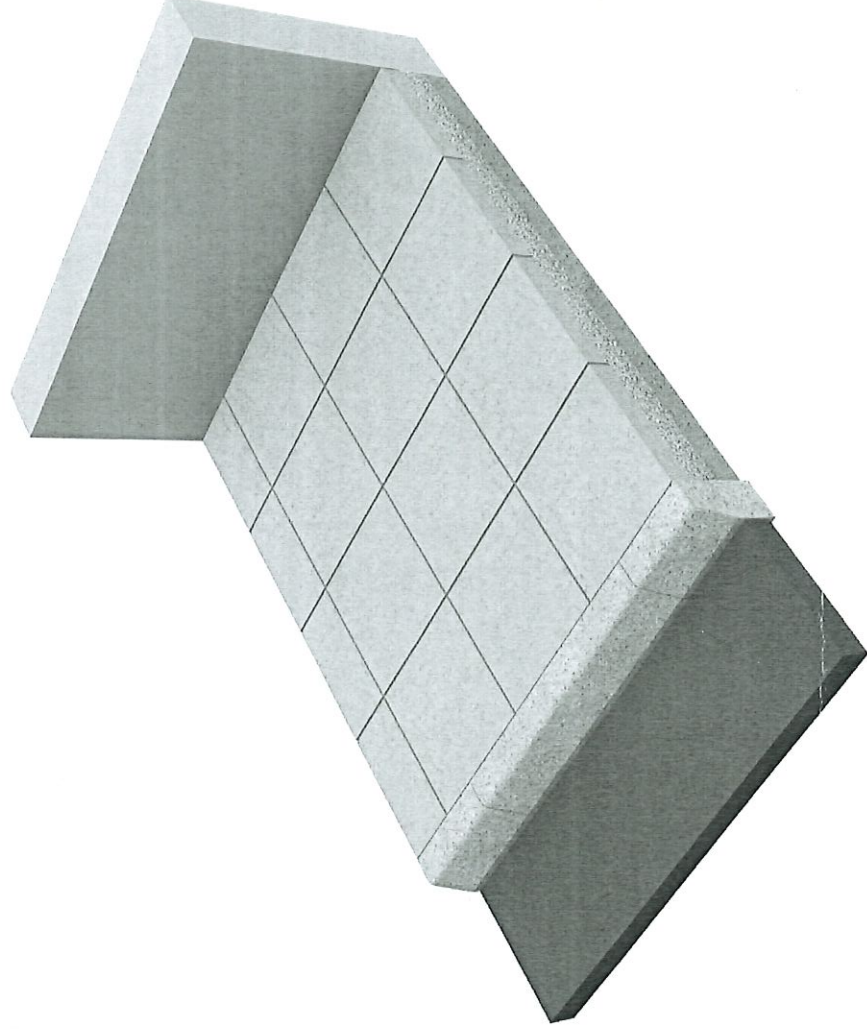
Z poważaniem



Otrzymują:

1. VIA Projekt Łukasz Szawaryński, ul. Pomarańczowa 43/15, 70-781 Szczecin
2. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego, ul. Klonowica 5, 71-241 Szczecin
3. Biuro Architekta Miasta a/a



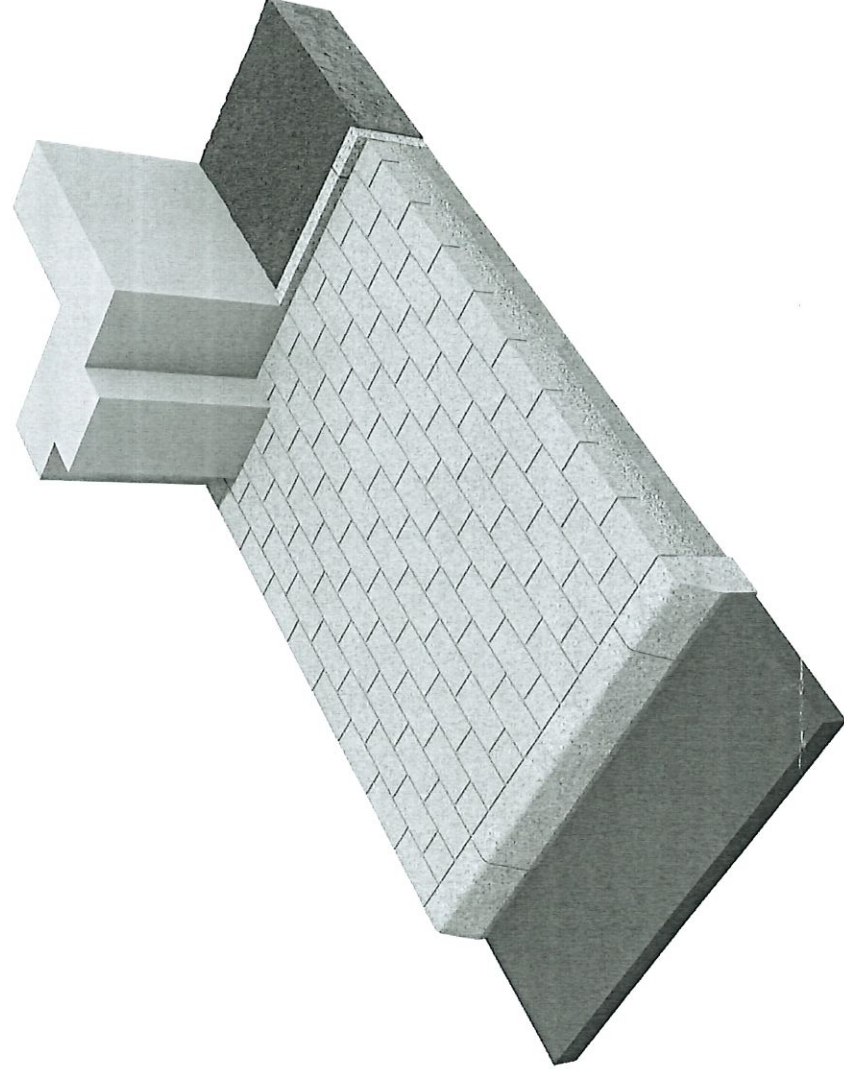


### SCHEMAT NAWIERZCHNI CHODNIKA

Nawierzchnia zestawiona jest z kwadratowych płyt betonowych, układanych krawędziowo, w tonacji szarości o usystematyzowanej wielkości oraz z krawężnika od strony jezdni. Brak pasa z kostki od strony jezdni skutkuje koniecznością montażu znaków drogowych, słupków oraz innych elementów związanych z pasem drogowym, z zachowaniem skrajni drogi, poprzez otwory nawiercane w płytach chodnikowych. Skrajne płyty betonowe dostosowane kształtem do elewacji budynku.

### UWAGI

1. Płyty układać na podsypce cementowo - piaskowej ze spoinowaniem zaprawą cementowo - piaskową.
2. Konstrukcja podłoża dostosowana do warunków lokalnych.
3. W ramach niniejszego schematu nawierzchni dopuszcza się płyty o wymiarach 30 x 30 cm, 35 x 35 cm, 50 x 50 cm.
4. W ramach niniejszego schematu nawierzchni dopuszcza się faktury wykończenia: betonowa gładka, betonowa płukana.
5. Istnieje możliwość zastosowania krawężników poziomych (30 x 20 cm) oraz pionowych (15 x 30 cm).



### SCHEMAT NAWIERZCHNI CHODNIKA

Nawierzchnia zestawiona jest z prostokątnych kostek betonowych ułożonych dłuższym wymiarem prostopadle do krawężnika. Kostka w odcieniach szarości lub w kolorze piaskowym, o usystematyzowanych wymiarach, z przesunięciem o 1/2 długości kostki w każdym rzędzie.

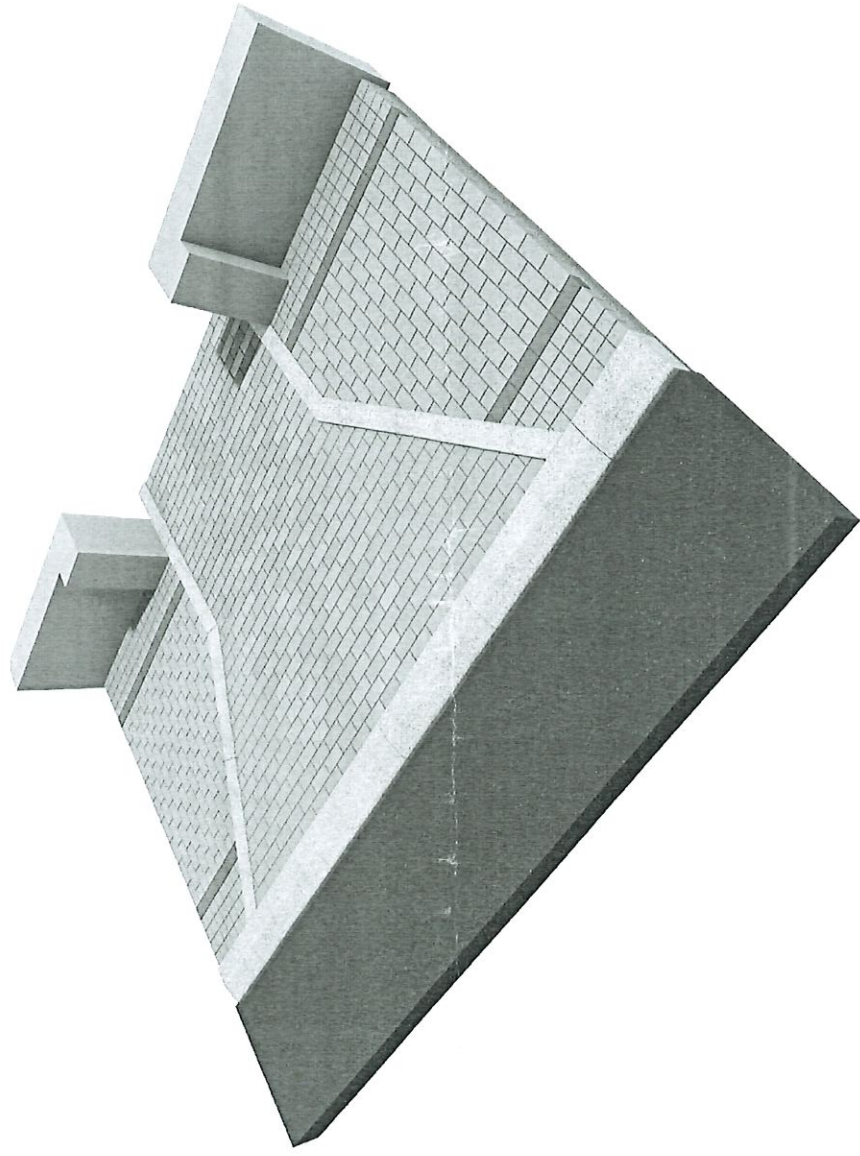
#### UWAGI

1. Kostkę układać na podsypce cementowo - piaskowej ze spoinowaniem zaprawą cementowo - piaskową.
2. Konstrukcja podłoża dostosowana do warunków lokalnych.
3. W ramach niniejszego schematu nawierzchni dopuszcza się faktury wykończenia: betonowa gładka, betonowa płukana, betonowa z posypką mineralną.
4. Istnieje możliwość zastosowania krawężników poziomych (30 x 20 cm) oraz pionowych (15 x 30 cm) z zachowaniem łącznej szerokości pasa brzeżnego i krawężnika (65 - 70 cm).

# ZJAZDY

LOKALIZACJA: CAŁE MIASTO

Z4





LOKALIZACJA

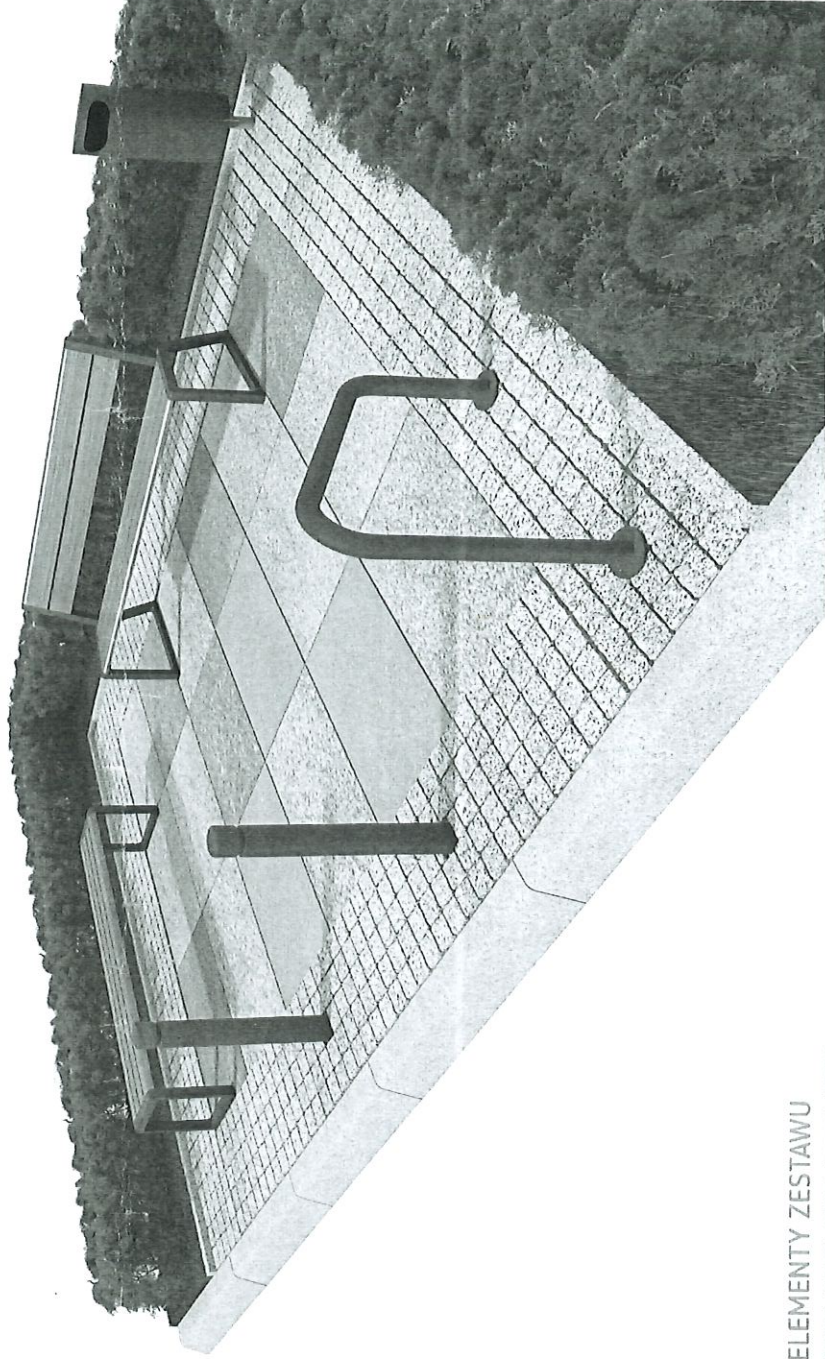
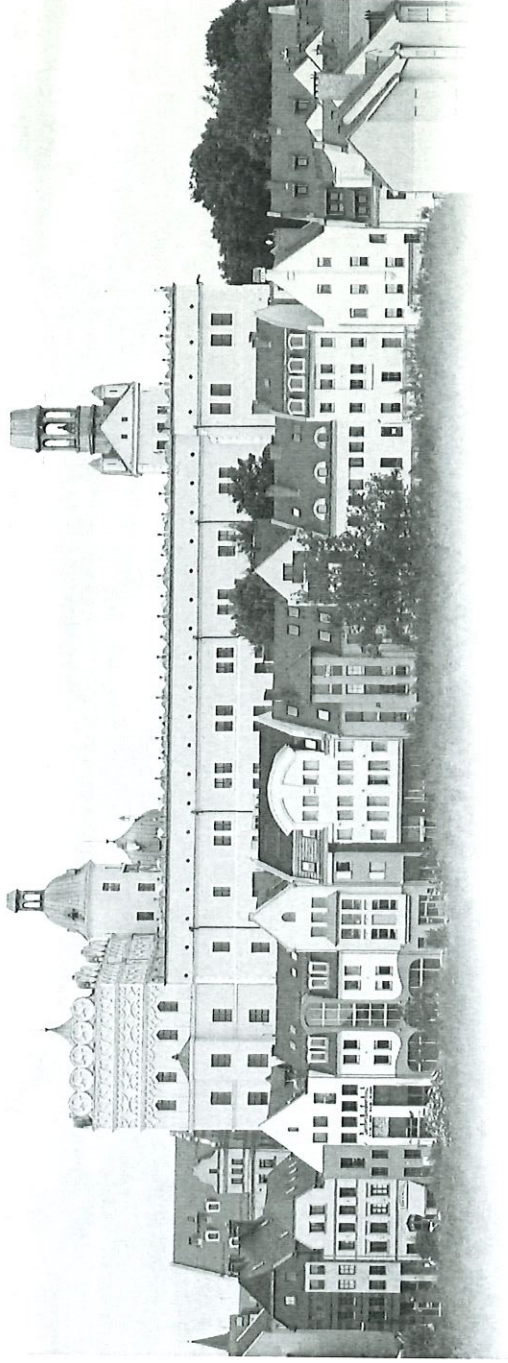
# ZESTAW 3

STREFA II

STREFA IV

STREFA V

STREFA VI



ELEMENTY ZESTAWU

L6

L7

K2

S5

ST2