

KOSZTORYS REALIZACJI PROJEKTU NR 303 ZGŁOSZONEGO W RAMACH BUDŻETU OBYWATELSKIEGO NA 2022R
 Wiata rowerowa oraz dodatkowe oznakowanie poziome na wjeździe i wyjeździe z terenu SP 356

USZCZEGÓLNIENIE ROZMIARU RZECZOWEGO A TAKŻE KOSZTU DZIAŁAŃ/ELEMENÓW SKŁADAJĄCYCH SIĘ NA REALIZACJĘ PROJEKTU					
NAZWA SZKOŁY ORAZ LOKALIZACJA	Oznaczenie	Rozmiar rzeczowy	UWAGI/DODATKOWE INFORMACJE	Rozmiar rzeczowy	UWAGI/DODATKOWE INFORMACJE
			Wiata rowerowa, wolno stojąca		Wykonanie dodatkowego oznakowania poziomego na wjeździe i wyjeździe z terenu szkoły.
		<p>Koszty realizacji projektu, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koszt wykonania, dostawy i montażu, oznakowania graficznego projektu, tak aby mieszkałki wiedziały, że projekt powstał w ramach budżetu obywatelskiego, - eksploatacji w roku realizacji, - koszt opracowania dokumentacji wraz z uzyskaniem wymaganych prawem zgłoszeń/uzgodnień/ zezwoleń itd. oraz sprawowania nadzoru, 			
		<p>Koszty realizacji projektu, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - koszt wykonania, dostawy i montażu, - oznakowania graficznego projektu, tak aby mieszkałki wiedziały, że projekt powstał w ramach budżetu obywatelskiego, - eksploatacji w roku realizacji, - koszt opracowania dokumentacji wraz z uzyskaniem wymaganych prawem zgłoszeń/uzgodnień/ zezwoleń itd. oraz sprawowania nadzoru, 			
		<p>Wstępnie szkoła chciałaby zadysponować 15 stojaków, które pozostały niezadaszone po zrealizowaniu przez Zarząd Dróg Miejskich w 2020 r. wiaty rowerowej nad istniejącymi 10 stojakami.</p> <p>W projekcie zakłada się, że wiata zgodna będzie z przykładowym wzorem wiaty, który uzgodniony został z Biurem Architektury i Planowania Przestrzennego (realizowany np. w 2020 r. w ramach ogólnomiejskiego projektu nr 1449 przez Zarząd Dróg Miejskich). Nie wyklucza się jednak wprowadzenia pewnych modyfikacji dla potrzeb ulepszenia/optimalizacji realizacji projektu.</p> <p>W ramach realizacji projektu wykonana zostanie dokumentacja, w której doprecyzowane zostaną wszystkie niezbędne szczegóły związane z realizacją projektu. Dokumentacja będzie musiała posiadać wymagane prawem zgłoszenia/uzgodnienia/ zezwolenia itd.</p> <p>Projektowana wiata rowerowa musi spełniać warunki wynikające z obowiązujących przepisów prawa, tj. zachowanie skrajnej pionowej i poziomej dla takich obiektów względem jezdni i chodnika, w którym zostanie zlokalizowana.</p> <p>Przeanalizowana powinna również zostać możliwość wyeliminowania lub przynajmniej zminimalizowania problemów/niedogodności, wynikających z doświadczeń realizacji Zarządu Dróg Miejskich w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) konstrukcja ścian bocznych – ściany z poziomymi szczeblami z kilkucentymetrowym odstępem między belkami umożliwiają wspinanie się po nich na szczyt wiaty. Rekomendowane np. szczeble pionowe, brak przerw między szczeblami, jednolitą konstrukcję ścian. Zalecamy jak najpełniejsze ściany boczne, z jak najmniejszym przesłwitem u dołu i u góry. 2) konstrukcja ściany tylnej. Przezroczysta ściana może być niebezpieczna dla ptaków. Rekomendowane wykonanie ścian z materiału nieprzezroczystego lub uwzględnienie specjalnych oznaczeń wykonanych z myślą o ochronie ptaków. 3) konstrukcja stelażu - niezbędna wysokość wewnątrz wiaty, która nie będzie powodować uderzenia głową przez korzystającego z wiaty. <p>Stojaki pod wiatą muszą być rozmieszczone zgodnie ze Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego w m. st. Warszawie, zgodnie z którymi m.in.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wymagany odstęp pomiędzy stojakami, przy parkowaniu prostopadłym wynosi 1 m (zalecany 1,2 m), 2) stojaki, niezależnie od typu roweru muszą umożliwiać oparcie roweru oraz przypięcie do stojaka ramy i jednego koła roweru przy pomocy pojedynczego zapięcia U-lock (któdka szkiełowa). 3) każdy stojak dla rowerów powinien umożliwiać przypięcie drugiego koła za pomocą drugiego zapięcia, 4) zalecane do stosowania stojaki w kształcie odwróconej litery "U" powinny umożliwiać oparcie i przypięcie, co najmniej 2 rowerów niezależnie od rozmiaru ramy, szerokości opony czy też kształtu kierownicy. <p>W ramach projektu niezbędne będzie przesunięcie istniejących stojaków w stronę parkingu, zgodnie z ww. Standardami, celem możliwości zapewnienia właściwego korzystania ze stojaków (przypięcia i oparcia roweru), po wykonaniu zadania - wiaty rowerowej.</p>		<p>W celu wykonania dodatkowego oznakowania poziomego na wjeździe i wyjeździe z terenu szkoły niezbędne będzie opracowanie dokumentacji (projekt organizacji ruchu), w której doprecyzowane zostaną wszystkie niezbędne szczegóły związane z realizacją projektu, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa, w tym m.in. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.</p> <p>Dokumentacja będzie musiała posiadać wymagane prawem opinie/zatwierdzenia/zgłoszenia/uzgodnienia/ itd. Formalnie projekt organizacji ruchu będzie musiał zostać zaopiniowany przez zarządcę drogi publicznej a następnie zatwierdzony przez organ zarządzający ruchem.</p> <p>Z przeprowadzonej analizy, w tym uzyskanych opinii m.in. Biura Polityki Mobilności i Transportu, wynika że w ramach opracowanej dokumentacji (projekt organizacji ruchu) niezbędna będzie weryfikacja/uszczegółowienie w zakresie zaprojektowania właściwego oznakowania pionowego dla obsługi zjazdów oraz zastosowanych oznaczeń poziomych.</p> <p>Ponadto zgodnie z zaleceniem Wydziału Infrastruktury dla Dzielnicy dla czytelności organizacji ruchu (droga jednokierunkowa), poza oznakowaniem pionowym zastosowanym na wjeździe należy wykonać aplikacje najezdniowe w postaci znaku D-3 (droga jednokierunkowa), jak i B-2 (zakaz wjazdu).</p> <p>Dokumentacja zgodnie z zaleceniem BPMIT powinna uwzględnić standardy m.st. Warszawy w zakresie projektowania infrastruktury pieszej i rowerowej.</p> <p>W projekcie uwzględniono opinię m.in. Biura Polityki Mobilności i Transportu w zakresie zastosowania oznakowania poziomego (linia jednostronnie przekraczalna):</p> <ul style="list-style-type: none"> - na wjeździe z terenu na krawędzi jezdni, - na wjeździe ok. 25 m od krawędzi jezdni. <p>Wstępnie przewidziano wykonanie dodatkowego oznakowania pionowego i oznakowania poziomego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na wjeździe dwóch strzałek kierunkowych na wprost lub w lewo/prawo, 2. Na wjeździe strzałki kierunkowej w lewo lub w prawo, 3. Wykonanie uzupełniającego oznakowania pionowego, 4. Dodatkowo celem wełminowania możliwości ruchu pod prąd, zostaną wykonane linie jednostronnie przekraczalne w miejscach, gdzie kierowcy mogliby potencjalnie jechać pod prąd, 5. Dla jeszcze lepszej czytelności organizacji ruchu (droga jednokierunkowa), poza oznakowaniem pionowym zastosowanym na wjeździe przewidują się wykonanie aplikacji najezdniowych w postaci znaku D-3 (droga jednokierunkowa), jak i B-2 (zakaz wjazdu). <p>Oznaczenia/rozwiązania zostaną uszczegółowione i mogą ulec zmianie w PROJEKCIE ORGANIZACJI RUCHU. PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU będzie miał na celu wprowadzenie rozwiązań, zapewniających polepszenie zorientowania kierujących pojazdami o zasadach korzystania z pasa ruchu, na którym się znajdują, a przez to usprawnienie ruchu i podniesienia jego bezpieczeństwa.</p>	
		<p>80 000,00 zł</p> <p>w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. opracowanie dokumentacji (projekt organizacji ruchu) wraz z zatwierdzeniem oraz pełnieniem nadzoru podczas realizacji - <u>ok. 4,8 tys. zł.</u> 2. wykonanie trzech strzałek kierunkowych o łącznej powierzchni ok. 7 m² w technologii chemoutwardzalnej - <u>ok. 0,6 tys. zł.</u> 3. wykonanie linii jednostronnie przekraczalnych na wjeździe i wyjeździe w technologii chemoutwardzalnej ok. 5 m² - <u>ok. 0,5 tys. zł.</u> 4. wykonanie oznakowania pionowego (znak + słupek z fundamentem) przyjęto do 6 szt. - <u>ok. 3,7 tys. zł.</u> 5. wykonanie aplikacji najezdowych - <u>ok. 1,2 tys. zł.</u> 6. Zakres prac mogły wystąpić na okoliczność ustanowienia strefy ruchu na terenie wewnętrznym szkoły i konieczności dostosowania do ostatecznie przyjętego rozwiązania, które uzyskałoby niezbędne opinie/zatwierdzenia: <ul style="list-style-type: none"> - m.in. w zakresie przejścia dla pieszych (dostosowanie szerokości do zgodnej z przepisami prawa), ewentualnie domalowanie nowych pasów, wykonanie oznaczeń przed pasami, itp. przyjęto ok. 50 m² - <u>ok. 4,2 tys. zł.</u> - inny nieprzewidywany zakres prac, który może wyniknąć na etapie uzgodnień projektu organizacji ruchu i jego opiniowania/zatwierdzenia - <u>ok. 5 tys. zł.</u> 		<p>20 000,00</p>	
		<p>Razem: 80 000,00</p> <p>BAZEM KOSZTY REALIZACJI PROJEKTU 100 000,00</p>			