



DLT  
L. M. 6417

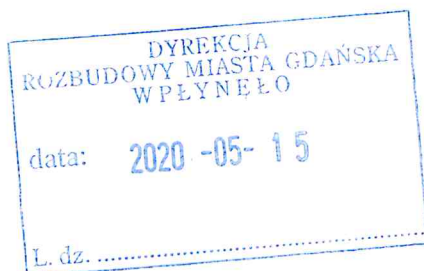


RPW/8125/2020 P  
Data: 2020-05-15

DRMG

GZDiZ-IR-6304-1(170)-2020-DT-I8-95

Gdańsk, 08.05.2020 r.



**Pan Piotr Urbański**  
**HIGHWAY Sp. z o.o.**  
**ul. Jabłoniowa 20**  
**80-175 Gdańsk**

**Dot. warunków technicznych do wykonania dokumentacji projektowej dla zadania „ Budowy kanalizacji deszczowej w ul. Stromej w Gdańsku”**

W odpowiedzi na Państwa wniosek o wydanie wytycznych do projektowania dla ww. zadania, Gdański Zarząd Dróg i Zieleni przekazuje poniżej wytyczne do uwzględnienia w projekcie:

**1. Dokumentacja winna być zgodna z:**

- 1) ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. 2020 r. poz. 470),
- 2) wymogami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2016 r. poz. 124 z późn. zm.).

**2. Uwagi do projektowania:**

- 1) Projekty należy sporządzić na aktualnej kopii mapy do celów projektowych w skali 1:500 z pieczętką poświadczającą, że niniejszy dokument został opracowany w wyniku prac geodezyjnych i kartograficznych, których rezultat zawiera operat techniczny, wpisany do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego oraz poświadczony przez projektanta za zgodność z oryginałem i stanem faktycznym.
- 2) Wyposażenie techniczne drogi, tj.:
  - kanalizację deszczową – projekt należy opracować na podstawie warunków wydanych przez Gdańskie Wody; przy składaniu wniosku do uzgodnienia w tut. Zarządzie, należy uzyskać uzgodnienie Gdańskich Wód wraz z ostemplowanym załącznikiem graficznym;
  - oświetlenie drogi – projekt należy opracować na podstawie warunków IE/67/2020/JR z dnia 05.03.2020 r., wydanych przez GZDiZ.
- 3) W projekcie należy przewidzieć budowę kanalizacji kablowej lub kanału technologicznego zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych pkt. 39. 6. Projekt należy opracować na podstawie warunków wydanych przez GZDiZ.

- 4) W przypadku braku możliwości usytuowania włączów studni kanalizacji w osi pasa ruchu dopuszcza się lokalizację w osi jezdni. Nie dopuszcza się lokalizacji włączów studni w krawężnikach i w obrębie ciągów pieszych.
- 5) Infrastrukturę techniczną zaleca się lokalizować poza konstrukcją istniejących i projektowanych jezdni.
- 6) Lokalizacje włączów studni infrastruktury technicznej sytuować poza sugerowanymi przejściami dla pieszych, w szczególności w obszarze nawierzchni fakturowej dla osób niewidomych i niedowidzących oraz ciągami pieszymi. Preferuje się w miarę możliwości lokalizowanie studni w opaskach zewnętrznych i wewnętrznych lub pasach technicznych.
- 7) Elementy infrastruktury jak: słupy oświetleniowe, szafki elektryczne i telekomunikacyjne nie mogą zawężać szerokości użytkowej ciągów pieszych.
- 8) Zachować normatywne odległości budowanych sieci od innych urządzeń podziemnych.
- 9) Na odcinku od ul. Inspektorskiej do budynku szkoły, należy zachować układ drogowy : jezdni i chodnik.
- 10) Na dalszym odcinku, jeżeli nie ma możliwości wykonania chodnika, zaleca się wykonanie ulicy jako ciągu pieszo – jezdni w układzie jednoprzestrzennym, z zachowaniem istniejącej szerokości pasa drogowego.
- 11) Sugeruje się w miarę możliwości wprowadzenie lokalnych poszerzeń ciągu.
- 12) Ciąg pieszo-jezdni zaleca się wykonać z różno wymiarowej kostki betonowej typu beganit, z licem z kruszywa w kolorze szarym o wzmocnionej konstrukcji.
- 13) Zjazdy należy wykonać z materiału o wzmocnionej konstrukcji i odmiennym kolorze np. grafitowym.
- 14) Naruszoną nawierzchnię ulicy Stromej należy odbudować w istniejącej konstrukcji, z wykonaniem odbudowy w rzucie wykopu oraz po min. 0,5 m poza krawędź wykopu w każdą ze stron w warstwie podbudowy i o kolejne 0,5 m w warstwie górnej nawierzchni, w następującej technologii i konstrukcji: nawierzchnia jak w stanie istniejącym z wymianą elementów uszkodzonych i uzupełnieniem brakujących, podsypka cementowo-piaskowa o gr. 4 cm, warstwa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie z dodatkiem 3% cementu o gr. 15 cm (dotyczy odcinka km 0+000-0+236).
- 15) Na odcinku km 0+236-0+550 zaprojektować przekrój drogowy, uwzględniający minimalną szerokość pasa ruchu (przewidzieć ruch dwukierunkowy/bez wyznaczenia chodników). Konstrukcja nawierzchni opaski powinna być taka sama jak projektowanej jezdni. Podczas projektowania opasek uwzględnić obciążenie ruchem pojazdów. Zamiast dwustronnych opasek o szerokości 75 cm należy zaprojektować jedną opaskę o wymiarze 1 m, a drugą o wymiarze 50 cm, co usprawni ruch pieszy w ciągu ul. Stromej.
- 16) Przy projektowanej szerokości pasów ruchu wynoszącej 2,25 m należy uwzględnić zachowanie sygnalizacji świetlnej w ciągu ul. Stromej. Projekt organizacji ruchu powinien stanowić osobne opracowanie, które podlega odrębnemu uzgodnieniu. Należy przeprojektować istniejącą sygnalizację świetlną z zastosowaniem detekcji na wlotach.
- 17) Nie należy wyznaczać przejść dla pieszych, przewidzieć wprowadzenie strefy zamieszkania oraz elementy uspokojenia ruchu.
- 18) Na odcinku ulicy Stromej przy szkole należy zaprojektować urządzenia fizycznie uspokajające ruch drogowy.
- 19) Przy sugerowanych przejściach dla pieszych zaniżyć krawężniki i przewidzieć płytki fakturowe.
- 20) Należy przewidzieć konieczność spoinowania przestrzeni styku elementów krawężnika.
- 21) Należy stosować stałą wysokość krawężników, poza obszarami przeznaczonymi do ich zniżenie lub wtopienia.
- 22) W przypadku przebudowy zjazdów – na zjazdach zachować niweletę i materiał chodnika.
- 23) Na odcinku km 0+236-0+550 inwestycją objąć całą szerokość pasa drogowego, bez pozostawiania pasów zieleni lub nawierzchni nieutwardzonych o szerokości mniejszej niż



0,5 m. Dodatkowo nie należy projektować małych obszarów zieleni, jako powierzchnie separacyjne poszczególnych obiektów budowlanych. Przewidzieć umocnienia skarp. W związku z przedstawieniem dwóch wariantów skarp, rekomenduje się wykonanie skarpy wzmocnionej. Dopuszcza się wykonanie ściany w formie gabionów z zielenią.

- 24) Należy maksymalnie zachować istniejący drzewostan oraz pozostałą istniejącą zielenią zlokalizowaną w granicy pasa drogowego (byliny, żywopłoty, itp.).
- 25) Ewentualna wycinkę drzew należy zrekompensować wprowadzając nowe nasadzenia zieleni wysokiej (w miarę możliwości) i niskiej – przede wszystkim krzewów. Powierzchnię trawnikową należy ograniczyć do minimum.
- 26) Zaleca się zagospodarowanie części wód opadowych w obszarze ciągu, poprzez zaprojektowanie niecek/ogrodów deszczowych.
- 27) Ewentualne elementy małej architektury sugeruje się zlokalizować w rejonie między SP nr 40 a kanałem Raduni. Wzory zostaną podane na etapie opiniowania projektu koncepcyjnego/budowlanego.
- 28) Należy opracować projekt wielobranżowy z podziałem na poszczególne projekty branżowe. We wniosku załączyć egzemplarz planszy zbiorczej pełnego zagospodarowania.

### **3. Jednocześnie informujemy, że:**

- 1) w związku z brakiem obowiązującego mpzp na terenie objętym planowaną inwestycją należy uzyskać decyzję o lokalizacji inwestycji celu publicznego;
- 2) w przypadku poszerzenia granicy pasa drogowego należy uregulować sprawy terenowo - prawne związane z wydzieleniem działek drogowych;
- 3) do projektu należy opracować inwentaryzację zieleni i gospodarkę drzewostanem, która będzie podlegała uzgodnieniu w tut. Zarządzie;
- 4) projekt docelowej organizacji ruchu powinien stanowić odrębne opracowanie oraz uzyskać niezbędne uzgodnienie organu zarządzającego ruchem w Gdańsku;
- 5) przy składaniu każdego z wniosków należy dołączyć oryginalne pełnomocnictwo lub urzędowo poświadczony odpis pełnomocnictwa, udzielone przez inwestora pełnomocnikowi do reprezentowania go w sprawach związanych z przedmiotową sprawą;
- 6) do każdego przedłożonego pełnomocnictwa należy uiścić aktualną opłatę skarbową w kwocie 17 zł zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1000 z późn. zm.).

p.o. ZASTĘPCY DYREKTORA  
ds. Infrastruktury i Remontów

*Anna Bobrowska*

#### **Do wiadomości:**

-Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska, ul. Żagłowa 11, 80-560 Gdańsk

