



# Powiat Wrocławski

Wrocław, dnia 27.06.2018 r.

SP-DT.7134.241.2018.RR

URZĄD MIASTA I GMINY Kąty Wrocławskie	
Wpłynęło:	10-07-2018
L. dz.	18001
Podpis (1)	Zał. 1

Urząd Miasta i Gminy  
w Kątach Wrocławskich  
ul. Rynek – Ratusz 1  
55-080 Kąty Wrocławskie

**Dotyczy:** budowy odcinka chodnika przy drodze nr 2020D w m. Bogdaszowice, od skrzyżowania z ul. Słoneczną do skrzyżowania z ul. Chmielną W systemie „zaprojektuj - wybuduj”

W odpowiedzi na pismo znak: PR11.7226.1.2018-3 z dnia 11.06.2018 r. w sprawie budowy chodnika na odcinku ok. 750 mb ul. Głównej w Bogdaszowicach tj. w pasie drogi powiatowej nr 2020D (dz. nr 516), przesyłam w załączeniu wytyczne niezbędne do zlecenia postępowania przetargowego w systemie „zaprojektuj i wybuduj”.

Jednocześnie informuję, że po analizie zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (UCHWAŁA NR XLIX/509/14 RADY MIEJSKIEJ W KĄTACH WROCŁAWSKICH z dnia 30 października 2014r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Bogdaszowice, gmina Kąty Wrocławskie), nie ma konieczności uruchamiania procedury ZRID i wykupu gruntów dla budowy jednostronnego chodnika.

Proszę o informację zwrotną czy podtrzymujecie Państwo deklarację realizacji przedmiotowego zadania w roku 2018.

W załączeniu:

1. Wytyczne projektowe chodnika w Bogdaszowicach

DYREKTOR  
Wydziału Dróg i Transportu  
*Joanna Kryszczak*  
Joanna Kryszczak

Do wiadomości

1. a/a

Sprawę prowadzi: Roman Rywiński  
Wydział Dróg i Transportu  
tel.: +48 71 722 17 14



ul. Tadeusza Kościuszki 131  
50-440 Wrocław  
tel. + 48 / 71/ 72 21 700  
fax + 48 / 71/ 72 21 706

e-mail: starostwo@powiatwroclawski.pl



## **WYTYCZNE PROJEKTOWE**

**dla budowy odcinka chodnika przy drodze nr 2020D w m. Bogdaszowice, gm. Kąty Wrocławskie  
od skrzyżowania z ul. Słoneczną do skrzyżowania z ul. Chmielną**

### **A. Wymagania dotyczące konstrukcji chodnika**

Sugerowany przebieg chodnika wzdłuż krawędzi jezdni w przypadku braku miejsca należy zarurować rów. Sposób konstruowania nawierzchni chodników określa się następująco:

- Chodnik zlokalizowany przy krawędzi jezdni, peron szer. 2 m z ewentualnymi miejscowymi przewężeniami chodnika. Warstwa ścieralna – kostka betonowa , kolor szary – 8 cm Podsyпка cementowo-piaskowa 1:3 – 3 cm. Podbudowa kruszywo łamane stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm- warstwa górna – gr. 15 cm. Warstwa odsączająca piasek średni lub drobnoziarnisty – 10 cm.
- Zjazdy: Warstwa ścieralna – kostka betonowa , kolor czerwony – 8 cm Podsyпка cementowo-piaskowa 1:3 – 3 cm. Podbudowa - kruszywo łamane stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm- warstwa górna – gr. 25 cm. Na bokach zjazdu odcięte obrzeżem ustawionym na ławie z oporem z betonu C 12/15. Od strony jezdni i posesji krawężniki najazdowe 15x22x100cm. Skosy włączenia do drogi powiatowej 1:1. Chodnik od strony nawierzchni jezdni należy obramować krawężnikiem 15x30 na ławie betonowej z betonu C12/15, natomiast z drugiej strony obrzeże betonowe obramować z oporem. Chodnik odsunięty od nawierzchni jezdni należy z obu stron obramować obrzeżem na ławie betonowej z betonu C12/15. Należy zapewnić ciągłość nawierzchni, brak uskoków podłużnych i poprzecznych oraz płynność niwelety chodnika na całej jego długości, w tym w szczególności w obrębie występowania zjazdów z drogi. Opaskę wzdłuż chodnika, od strony rowu, należy w zależności od niwelety terenu umocnić przez humusowanie warstwą humusu gr. 10 cm oraz obsianie trawą. Na zjazdach, na szerokości chodnika przyjąć konstrukcję jak dla zjazdu. Na szerokości zjazdów należy zastosować krawężnik obniżony. Podane konstrukcje nawierzchni należy traktować jako sugerowane.

### **B. Wymagania dotyczące odtworzenia nawierzchni.**

Sfrezowanie i ułożenie nawierzchni bitumicznej wzdłuż projektowanego chodnika na szer. 0,5 m od jego krawędzi. Odwodnienie Spadki nawierzchni chodnika, zjazdów oraz zatok autobusowych należy zaprojektować tak, aby zapewnić sprawne odprowadzenie wody deszczowej. Należy wykonać na odcinku budowy chodnika nową kanalizację deszczową zapewniającą sprawne odprowadzenie wody z jezdni i chodników (wpięcie poprzez wpusty z przykanalikami lub budowę odwodnienia w chodnikach z odprowadzeniem wody do istniejących rowów). Istniejące rowy w miarę potrzeb przewidzieć do zarurowania lub przeskarpowania ze zmianą niwelety do rozważenia przez projektanta. Kanalizację deszczową należy wykonać całościowo z wpustami, przykanalikami, studniami i wylotem kd. Przed zaprojektowaniem systemu odwodnienia należy przeanalizować i uwzględnić możliwości techniczne odbiorników w dokumentacji projektowej oraz uzgodnić warunki odbioru wód z właścicielem odbiornika łącznie z uzyskaniem stosownych decyzji i pozwoleń w tym pozwolenia wodnoprawnego.

C. Odprowadzenie wód opadowych z chodnika

Zaprojektować przez nadanie nawierzchni chodnika odpowiednich spadków podłużnych i spadków poprzecznych umożliwiających spływ wody do rowów i projektowanych urządzeń odwadniających (np. ścieki, studzienki kanalizacyjne, przepusty, rowy). Nie dopuszcza się zaprojektowania powierzchni bezodpływowych. Jeżeli chodnik zostanie zlokalizowany poniżej poziomu jezdni należy zastosować ścieki przy zewnętrznych krawężniach jezdni, z których woda poprzez wpusty z przykanalikami odprowadzana będzie do rowu lub kanalizacji deszczowej. Zakres projektu może obejmować (jeżeli będzie konieczne):

- udrożnienie rowów istniejących (w tym usunięcie namułu z dna, usunięcie pni i korzeni, wycięcie i usunięcie krzewów itp.);
- wykonanie umocnienia rowów;
- uzyskanie prawa do dysponowania terenem w celu wykonania wszelkich robót budowlanych wynikających z udrożnienia systemu odwodnienia;
- uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego na przebudowę urządzeń odwodnienia;
- uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego na odprowadzanie wód opadowych;

D. Wymagania do wykonania zjazdów indywidualnych oraz dojazdów do furtek i chodników

Należy uwzględnić parametry istniejących zjazdów z dostosowaniem do obowiązujących przepisów. Należy uwzględnić wykonanie nowych zjazdów do posesji oraz zmianę ich lokalizacji po konsultacji z Zamawiającym i właścicielem działki na której zjazd jest projektowany. Proponowana konstrukcja zjazdu:

- kostka betonowa wibroprasowana koloru czerwonego –8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa - 3cm, - warstwa podbudowy z kruszywa łamanego o uziarnieniu ciągłym 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie –25cm,
- warstwa odsączająca piasek średni lub drobnoziarnisty – 10 cm,
- na bokach zjazdu odcięte obrzeżem ustawionymi na ławie z oporem z betonu C 12/15,
- od strony jezdni i posesji krawężniki najazdowe 15 x 22 x 100 cm,
- skosy włączenia do drogi powiatowej 1:1,

Projekt ma zakładać przebudowę istniejących zjazdów wraz z dojazdami do furtek oraz śmietników. Należy przeanalizować każdą posesję pod względem ewentualnych różnic wysokościowych i jeżeli takie wystąpią przedstawić konkretne rozwiązanie dla poszczególnych przypadków, (np. dojazd do furki - schodki lub pochylnia). W przypadku jeżeli wystąpi duża różnica wysokościowa pomiędzy projektowaną jezdnią, a istniejącym terenem na prywatnych posesjach, zaprojektować należy odwodnienie liniowe na całej szerokości zjazdu z odprowadzeniem do rowu, czy kanalizacji deszczowej. Rozwiązania projektowe należy uzgodnić z mieszkańcami poszczególnych posesji wraz z ich pisemną zgodą na zaprojektowane rozwiązanie. Projektant będzie zobowiązany do konsultacji społecznych (min. jeden raz) dla planowanego przedsięwzięcia.

E. Wymagania dotyczące docelowej organizacji ruchu - oznakowanie pionowe i poziome

Oznakowanie pionowe i poziome - należy zaprojektować i zatwierdzić Projekt organizacji ruchu docelowego. Należy wykorzystać istniejące oznakowanie pionowe, jeśli znaki nie są zniszczone oraz spełniają wymagania, zawarte w rozporządzeniu 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. Nowe

oznakowanie pionowe, drogowskazy, tablice wynikające z budowy inwestycji, należy zaprojektować zgodnie ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkami ich umieszczania na drogach” Załącznik do Dz.U.220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. Oznakowanie poziome należy zaprojektować jako przejście dla pieszych P-10 oraz przejście wyniesione P- 14 i zapisać w projekcie o obowiązku wykonania tego oznakowania m.in. zgodnie z wymogami zawartymi w załączniku do Dziennika Ustaw Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003.

F. Wymagania dotyczące tymczasowej organizacji ruchu

Organizację ruchu tymczasowego na czas prowadzenia robót należy opracować w taki sposób, aby umożliwić zachowanie nieprzerwanego ruchu na drogach publicznych oraz dostęp do terenów przyległych, a w tym do każdej działki sąsiadującej z projektowaną inwestycją. Dopuszcza się zamknięcie ruchu na drogach samorządowych w przypadku otrzymania zgody od zarządcy drogi na ich czasowe zamknięcie.

G. Wymagania dla zmian w organizacji ruchu na czas prowadzenia robót związanych z budową:

- zabezpieczyć prowadzenie Robót w obrębie skrzyżowań drogi powiatowej z innymi drogami;
- prowadzić Roboty na skrzyżowaniach z innymi drogami, uwzględniając prowadzenie ruchu, co najmniej po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. W przypadku konieczności (sytuacje wyjątkowe) zastosowania ruchu wahadłowego, należy zastosować sterowanie sygnalizacją świetlną akomodacyjną i sterowanie ruchem przez przeszkolonych pracowników posiadających uprawnienia do kierowania ruchem. Dla ruchu wahadłowego maksymalna długość odcinka, gdzie prowadzone są prace związane z układaniem nawierzchni, wynosi 500 m. Należy zapewnić obsługę sygnalizacji przez 24 godziny na dobę – pracownicy obsługujący sygnalizację świetlną powinni posiadać uprawnienia do kierowania ruchem. Sygnalizacja przeznaczona do sterowania ruchem wahadłowym – średnica soczewki 300 mm – sygnalizacja trzykomorowa;
- zastosować do oznakowania Robót, prowadzonych w pasie drogowym, znaki drogowe wielkości dużej (W) z licem wykonanym z folii odblaskowej typu 2;
- do oznaczania krawędzi oraz zwężeń jezdni należy zastosować tablice kierujące U- 21;
- wykonać oraz uzyskać niezbędne opinie dla czasowej organizacji ruchu, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z późn. zm.);
- Projekt organizacji ruchu na czas robót powinien uwzględniać założenia wynikające z Programu Robót. Projekt organizacji ruchu, przed przedłożeniem do zatwierdzenia, należy uzgodnić z Zamawiającym w ww. zakresie.

Od momentu przekazania placu budowy Wykonawca zobowiązany będzie do utrzymania drogi przez cały okres trwania umowy w stanie technicznym niepogorszonym (zapewniającym przejezdność). W sezonie letnim likwidując wykruszenia, wyboje, koleiny poprzez wykonywanie remontów cząstkowych masą asfaltową na gorąco (zimną, masą na zimno). W sezonie zimowym należy na bieżąco odśnieżać całą szerokość jezdni wraz z utwardzonymi pobocznymi oraz zwalczać śliskość przy użyciu środków chemicznych.

H. Udogodnienia dla osób niepełnosprawnych

Należy zaprojektować udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, obniżenie krawężników zastosowanie płytek chodnikowych z wypustkami dla niewidomych i niedowidzących oraz inne rozwiązania mające poprawić komfort i bezpieczeństwo poruszania się osób niepełnosprawnych w pasie drogowym.

I. Uwarunkowania prawne

Dokumentacja projektowa musi zostać uzgodniona na każdym etapie jej sporządzenia z Wydziałem Dróg i Transportu Powiatu Wrocławskiego. Projektant winien wystąpić do Tutejszego Starosty w sprawie uzyskania zgody (w drodze decyzji administracyjnej) do dysponowania terenem znajdującym się pod zarządem Powiatu Wrocławskiego, na cele budowlane związane z realizacją przedmiotowego zadania.

J. Plan miejscowy

Na terenie planowanego chodnika obowiązuje **UCHWAŁA NR XLIX/509/14 RADY MIEJSKIEJ W KĄTACH WROCLAWSKICH** z dnia 30 października 2014r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Bogdaszowice, gmina Kąty Wrocławskie.

**UWAGA:**

Niniejsze wytyczne projektowe nie mają charakteru obligatoryjnego. Przedmiotowe wytyczne mające na celu standaryzację rozwiązań stosowanych w obrębie inwestycji dróg powiatowych Powiatu Wrocławskiego.

O ostatecznym kształcie rozwiązań projektowych decyduje uprawniony projektant, po uzyskaniu akceptacji przez Wydział Dróg i Transportu Powiatu Wrocławskiego.