

SPIS TREŚCI

0. WPROWADZENIE.....	8
0.1 PODSTAWA OPRACOWANIA	8
0.2 CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.....	8
0.3 MATERIAŁY WYJŚCIOWE.	8
1. STAN ISTNIEJĄCY.....	9
1.1 UKŁAD DROGOWY, ZAGOSPODAROWANIE TERENU.	9
1.2 WARUNKI GRUNTOWO – WODNE.	9
1.3 TERENY OBJĘTE OCHRONĄ KONSERWATORSKĄ I OPIEKĄ NAD ZABYTKAMI.	10
1.4 TERENY ZAMKNIĘTE.	10
1.5 OBSZARY BEZPOŚREDNIEGO ZAGROŻENIA POWODZIĄ.....	10
1.6 USTALENIA MPZP.	11
2. STAN PROJEKTOWANY.....	11
2.1 PARAMETRY PROJEKTOWE.	11
2.2 PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.	11
3. ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO	24
3.1 ODDZIAŁYWANIE AKUSTYCZNE.	24
3.2 ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA	24
3.3 WPŁYW NA WODY POWIERZCHNIOWE I GRUNTOWE	24
3.4 WPŁYW NA FLORE I FAUNĘ.....	24
4. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI.....	25
5. ORGANIZACJA RUCHU	25
6. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	

SPIS RYSUNKÓW

- Rys. nr 0 - Plan orientacyjny
- Rys. nr 1 – Plan sytuacyjny, skala 1:500
- Rys. nr 2 – Profile podłużne
- Rys. nr 3 – Przekroje normalne
- Rys. nr 4.1 – 4.2 – Szczegóły
- Rys. nr 5 – Przekroje poprzeczne
- Rys. nr 6 – Plan wzmocnienia podłoża, skala 1:500
- Rys. nr 7 – Projekt zagospodarowania terenu skala 1:500

OŚWIADCZENIE

Oświadczamy, że dokumentacja techniczna:

PROJEKT WYKONAWCZY:

***" Budowa drogi wewnętrznej łączącej wewnętrzny układ komunikacyjny na terenie
PCI z ul. Nową Portową w Gdańsku"***

Został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej
i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant

Sprawdzający

mgr inż. Mariusz Szyszkowski

mgr inż. Jarosław Grabowski

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-840 Gdańsk, ul. Świecicka 40/44
(*) Tel. (0-58) 324-89-77
Fax (0-58) 301-44-98

Gdańsk, dnia 16 czerwca 2005 r

syg. akt 44/POM/OKK/05

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r. nr 5 poz. 42, z późn. zm.) i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz art. 14 ust. 1 pkt 2 a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. nr 106 poz. 1126 z późn. zm) oraz § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. Nr 8 poz. 38, z późn. zm.) oraz art. 104 ust. 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
stwierdza, że:

Pan JAROSŁAW GRABOWSKI
magister inżynier
urodzony dnia 09.03.1969 r w Starogardzie Gdańskim

uzyskał
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: POM/0028/PWOD/05

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności
drogowej**

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:



PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Ryszard Kolasa

Otrzymują:
1. Pan Jarosław Grabowski
83-250 Skarszewy, ul. Cisowa 21
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

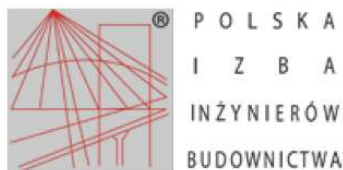
OZŁONEK
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Zdzisław Suligowski

WICEPRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Leszek Niedostatkiewicz

Pan Jarosław Grabowski upoważniony jest do:

- I. Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 13 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane w związku z § 4 a ust. 1 i § 4 ust. 2 powołanego na wstępie decyzji rozporządzenia uprawnienia niniejsze upoważniają w specjalności drogowej bez ograniczeń do:
 - a. projektowania i kierowania robotami budowlanymi: wszystkich dróg kolejowych oraz dróg przeznaczonych do ruchu i postoju statków powietrznych, łącznie z typowymi lub powtarzalnymi mostami o długości całkowitej do 10 m i przepustami,
 - b. sprawdzania projektów budowlanych w specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - c. kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów,
 - d. wykonywania nadzoru inwestorskiego,
 - e. sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.
- II. Na podstawie § 4 ust. 4 powołanego na wstępie decyzji rozporządzenia niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do sporządzania projektów zagospodarowania działki i terenu w wyżej wymienionych specjalnościach, jeżeli całość problematyki jest przedstawiona w projekcie zagospodarowania działki lub terenu – zgodnie z art. 34 ust. 3 b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.
- III. Na podstawie § 5 ust. 3c w związku z ust. 2 pkt. 1 i 2 powołanego na wstępie rozporządzenia niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają również do:
 1. **projektowania** budowli oraz budynków o kubaturze mniejszej niż 1000 m³ takich jak domy jednorodzinne, obiekty gospodarcze, inwentarskie, magazynowe, handlowe lub usługowe:
 - a. nie wyższych niż 12 m nad poziomem terenu lub o wysokości do 3 kondygnacji nadziemnych w odniesieniu do budynków mieszkalnych,
 - b. zagłębionych nie więcej niż 3 m poniżej poziomu terenu i posadowionych na ławach bądź stopach fundamentowych bezpośrednio na stabilnym gruncie nośnym,
 - c. zawierających elementy konstrukcyjne o rozpiętości do 6 m, wysięgu do 2 m lub wysokości dla jednej kondygnacji do 4,8 m,
 - d. mających konstrukcję, dla której jest właściwy schemat obliczeniowy statystycznie wyznaczalny, lub zawierających prostoliniowe belki i płyty ciagle obliczane jednokierunkowo,
 - e. nie zawierających elementów konstrukcyjnych poddanych obciążeniu zmiennemu technologicznemu większemu niż 5 kN/m², a także nie wymagających uwzględnienia obciążeń zmiennych ruchomych, parcia gruntów, materiałów sypkich albo cieczy, sił sprężających oraz wpływów dynamicznych, termicznych lub przemieszczeń podpór,
 - f. nie wymagających uwzględnienia wpływu eksploatacji górniczej.
 2. **kierowania** robotami budowlanymi przy wykonywaniu obiektów:
 - a. o kubaturze mniejszej niż 5000 m³,
 - b. nie wyższych niż 15 m nad poziomem terenu lub wysokości do 4 kondygnacji nadziemnych w odniesieniu do budynków,
 - c. zagłębionych nie więcej niż 4 m poniżej poziomu terenu i posadowionych na ławach bądź stopach fundamentowych bezpośrednio na stabilnym gruncie nośnym,
 - d. zawierających elementy konstrukcyjne o rozpiętości do 12 m, wysięgu do 3 m lub wysokości dla jednej kondygnacji do 6 m,
 - e. mających konstrukcję nośną, zawierającą prostoliniowe belki, słupy i płyty płaskie,
 - f. nie zawierających elementów konstrukcyjnych poddanych obciążeniu zmiennemu technologicznemu większemu niż 8 kN/m², a także nie wymagających uwzględnienia obciążeń zmiennych ruchomych, parcia gruntów, materiałów sypkich lub cieczy,
 - g. nie zawierających elementów wstępnie sprężanych na budowie
 - h. nie wymagających uwzględnienia wpływu eksploatacji górniczej.

Zgodnie z § 5 ust. 3 wyżej wymienionego rozporządzenia ograniczenia uprawnień budowlanych nie dotyczą obiektów budowlanych gospodarki wodnej i obiektów budowlanych melioracji wodnych.
- IV. Zgodnie z § 2 powołanego na wstępie rozporządzenia, uprawnienia budowlane nie obejmują działalności zawodowej w zakresie projektowania i budowy:
 - a. instalacji urządzeń technicznych służących do utrzymania ruchu i transportu kolejowego,
 - b. urządzeń transportowych linowych i linowo-terenowych służących do publicznego przewożenia osób w celach turystyczno-sportowych.

**Zaświadczenie**

o numerze weryfikacyjnym:

POM-TW2-1N8-EAY *

Pan Jarosław Grabowski o numerze ewidencyjnym POM/BD/0285/05
adres zamieszkania ul. Cisowa 21, 83-250 Skarszewy
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-07-01 do 2019-06-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-05-17 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





WOJEWODA POMORSKI

RR-AB-II-7131/02

Gdańsk, dnia 2002 - 07 - 31

DECYZJA NR 181/Gd/2002

Na podstawie art. 12 ust. 2, art. 13 ust. 1 pkt 1 i art. 14 ust. 1 pkt 2, ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane /tekst jednolity: Dz. U. Nr 106 poz. 1126 z 2000 r. z późn. zm./ oraz art. 8 pkt 4 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 5 poz. 42 z 2002 r.), w związku z art. 62 ustawy z dnia 15 lutego 2002 r. o zmianie ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 23 poz. 221 z 2002 r.) i § 9 ust. 1 - rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 38 z 1995 r.)

nadaje :

— Panu: Mariuszowi Szyszkowskiemu —

magistrowi inżynierowi budownictwa

urodzony w dniu 26 września 1971 r. w Dobrym Mieście

UPRAWNIENIA BUDOWLANE**w specjalności : konstrukcyjno - budowlanej****w zakresie: projektowania bez ograniczeń.****Otrzymuje :**

1. Pan Mariusz Szyszkowski
ul. Dworcowa 16B/1
83-130 Pelplin
2. a/a



z up. **WOLEWOŁY**
mgr inż. Andrzej Kazimierz Normant
p.o. Dyrektora Wydziału

**Zaświadczenie**

o numerze weryfikacyjnym:

POM-21C-9TS-7KF *

Pan Mariusz Szyszkowski o numerze ewidencyjnym POM/BO/5827/02
adres zamieszkania ul. Bielawska 8, 83-130 Pelplin Rożental
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2019-01-01 do 2019-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-12-07 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



0. WPROWADZENIE.

0.1 Podstawa opracowania

Niniejszy projekt wykonawczy pn. "Budowa drogi wewnętrznej łączącej wewnętrzny układ komunikacyjny na terenie PCI z ul. Nową Portową w Gdańsku" opracowano na podstawie umowy zawartej pomiędzy Inwestorem - Gdańską Agencją Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o, ul. Żaglowa 11, 80-560 Gdańsk a jednostką projektową - Pracownią Projektową PROMAR, 83-130 Pelplin, Rożental, ul. Bielawska 8.

0.2 Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest wykonanie projektu wykonawczego drogi wewnętrznej łączącej wewnętrzny układ komunikacyjny na terenie PCI z ul. Nową Portową w Gdańsku. Przedmiotowa inwestycja ma na celu stworzenie spójnego układu drogowego na terenie PCI, stanowiącego ciąg komunikacyjny dla obsługi terenów inwestycyjnych (przemysłowych) i zapewniającego wymaganą dostępność do zewnętrznego układu drogowego.

Zakres opracowania obejmuje:

- budowę drogi wewnętrznej,
- wzmocnienie podłoża gruntowego,
- wykonanie systemu odwodnienia drogi - poprzez elementy kanalizacji deszczowej i system rowów retencyjno - infiltracyjnych,
- budowę oświetlenia drogi wewnętrznej,
- budowę sieci wodociągowej dla potrzeb terenów inwestycyjnych wraz z przejściem sieci przez teren ul. Nowej Portowej,
- budowę kanalizacji sanitarnej dla potrzeb terenów inwestycyjnych wraz z przejściem sieci przez teren ul. Nowej Portowej,
- zabezpieczenie rurociągów naftowych Grupy Lotos S.A i PERN "Przyjaźń" S.A konstrukcją żelbetową,
- wycinkę kolidującego drzewostanu.

0.3 Materiały wyjściowe.

Dokumentacja sporządzona została na podstawie następujących materiałów :

- 1) Mapa do celów projektowych w skali 1:500.
- 2) Projekt budowlany drogi wewnętrznej łączącej wewnętrzny układ komunikacyjny na terenie PCI z ul. Nową Portową w Gdańsku – PROMAR 03.2019.
- 3) Uchwała nr LI/1529/2002 Rady Miasta Gdańska z dnia 11 lipca 2002r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Port Północny II w Gdańsku;
- 4) Uchwała nr LII/1474/10 Rady Miasta Gdańska z dnia 30 września 2010r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Stogi na wschód od ul. mjr. Henryka Sucharskiego w mieście Gdańsku;
- 5) Projekt budowlany i wykonawczy „Budowy wewnętrznego układu drogowego na terenie PCL” – Europrojekt Gdańsk S.A., 2016;
- 6) Projekt budowlany i wykonawczy „Budowy połączenia drogowego wewnętrznego układu drogowego na terenie PCL z ul. Kontenerową” – Europrojekt Gdańsk S.A., 2017;
- 7) Projekt budowlany i wykonawczy „Budowy układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku – PCL” – Europrojekt Gdańsk S.A., 2015;
- 8) Dokumentacja geologiczno-inżynierska – PG AQUA – 12.2018r.

- 9) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. RP Nr 43 z dnia 14 maja 1999);
- 10) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. RP Nr 63, poz. 735);
- 11) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, z dnia 3 lipca 2003 r., w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181);
- 12) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003– w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

1. STAN ISTNIEJĄCY.

1.1 Układ drogowy, zagospodarowanie terenu.

Teren przeznaczony pod inwestycję stanowią głównie nieużytki. Na terenie inwestycji zlokalizowana jest linia WN 110kV, rurociągi naftowe oraz sieć rowów melioracyjnych odwadniających teren inwestycji. Rowy melioracyjne przecinające projektowaną drogę przeznaczone są do likwidacji a cały teren inwestycji przeznaczony jest do makroniwelacji. W sąsiedztwie inwestycji występują: projektowana ul. Nową Portową, ul. Kontenerowa, teren Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego, droga krajową nr 89 (Trasa Sucharskiego), linia kolejowa prowadząca do Portu Gdańsk.

Na terenie inwestycji występują obszary zadrzewione i zakrzewione. W granicy inwestycji występują następujące gatunki: brzoza brodawkowa, jarząb pospolity, robinia akacjowa, lipa, sosna pospolita, wierzbą, dąb, topola osika, klon jawor, kasztanowiec zwyczajny, wiąz szypułkowy, jesion wyniosły, olcha czarna. Dodatkowo zaobserwowano drzewa owocowe rodzaju: śliwa, wiśnia, jabłoń, orzech, grusza.

Skład gatunkowy terenów zadrzewionych to: Topola osika, Brzoza brodawkowata, Jarząb pospolity, Olcha czarna, Wiąz, Jesion, Brzoza, Dąb. **W granicy inwestycji nie zaobserwowano występowania chronionych gatunków roślin.**

1.2 Warunki gruntowo – wodne.

Zgodnie z przyjętym podziałem Polski na jednostki fizycznogeograficzne Kondrackiego (2000) obszar badań położony jest w obrębie podprovincji Pobrzeża Południowobałtyckie, mezoregion Mierzeja Wiślana. Jest to obszar pomiędzy Żuławami a brzegiem morza, na którego zachodnim krańcu położony jest teren badań. Mierzeja jest rozcięta przez Martwą Wisłę, Wisłę Śmiałą i Wisłę Przekop pod Świbiem. Mierzeja nadbudowana jest wydłami trzech generacji.

Informacja o budowie geologicznej obszaru robót geologicznych opiera się na badaniach geologicznych wykonanych w ramach niniejszej dokumentacji, archiwalnych badaniach geologicznych oraz archiwalnych badaniach geotechnicznych. Obszar badań położony jest w obrębie dwóch jednostek morfologicznych. Od północy jest to Mierzeja Wiślana, a od południa równina deltowa.

Zgodnie z archiwalnymi badaniami przedstawionymi na Szczegółowej Mapie Geologicznej Polski arkusz Gdańsk najstarsze nawiercone utwory w obrębie projektowanych

robót są wieku górnej kredy. Utwory te wykształcone są w postaci margli z krzemieniami oraz piasków glaukonitowych. Ich strop znajduje się na głębokości ok 100 m p.p.m. Powyżej reprezentowane są utwory miocenu. Osady miocenu stanowią piaski. Strop tych utworów znajduje się na głębokości od 60 do 75 m p.p.m. Osady plejstocenyjskie zalegają w sposób ciągły na całym obszarze arkusza mapy geologicznej. Osady glacialne reprezentowane są przez gliny zwałowe, osady fluwioglacjalne przez piaski i żwiry, osady fluwialne i eoliczne przez piaski i żwiry. Strop osadów plejstocenyjskich znajduje się na głębokości ok. 25m. Projektowane obiekty w głównej mierze posadowiony jest na osadach holocenyjskich. Utwory holocenyjskie wykształcone są w przewadze przez piaski różnej granulacji.

Zgodnie z rejestrem osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi dla terenu miasta Gdańska dokumentowany obszar leży poza terenami osuwiskowymi.

Na podstawie wykonanych badań geotechnicznych stwierdzono występowanie w podłożu gruntowym warstwy gleby o miąższości warstwy od 0,2m do 0,4m oraz warstwy nasypów niekontrolowanych o miąższości od 1,5m do 1,8m, pod którymi zalega warstwa piasków drobnych i średnich o stanie średnio-zagęszczonych. Poniżej piasków na gł. od 12m do 17m występuje warstwa namulów w stanie plastycznym. Swobodne zwierciadło wody gruntowej stabilizuje się na gł. od 0,9m do 1,2m ppt. Stwierdzono występowanie w podłożu gruntowym złożonych warunków gruntowo-wodnych. Z uwagi na występowanie w podłożu w-wy namulów możliwe jest osiadanie budowli drogowej. W celu zapewnienia równomiernego osiadania należy budowlę drogową posadowić na materacu z geosyntetyku. Obiekt stanowiący żelbetową konstrukcję zabezpieczającą rurociągi naftowe powinien mieć posadowienie pośrednie – na warstwie piasków, zalegających poniżej w-wy namulów. Posadowienie należy wykonać na palach. Należy przewidzieć odcinki przejściowe pomiędzy obiektem a odcinkiem drogi posadowionym na materacu.

1.3 Tereny objęte ochroną konserwatorską i opieką nad zabytkami.

Obszar inwestycji nie jest objęty żadną formą ochrony konserwatorskiej ani nie sąsiaduje z takimi terenami. Najbliższym obiektem objętym ochroną konserwatorską jest teren Twierdzy Wisłoujście odległy ponad 1 km od terenu inwestycji.

1.4 Tereny zamknięte.

Na obszarze objętym projektowaną inwestycją nie występują tereny zamknięte. Cały obszar położony jest natomiast w granicach terenów Portu Gdańsk.

1.5 Obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią.

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią. MPZP określają jednak dla terenu inwestycji możliwość zalania wodą do rzędnej +2,5 m n.p.m. w wyniku spiętrzenia sztormowego i prognozowanego wzrostu poziomu morza oraz okresowe podniesienie się poziomu wody gruntowej do poziomu 1,25 m n.p.m. Zagrożenie zalaniem do rzędnej +2,5 m dotyczy zdarzenia występującego raz na 100 lat.

1.6 Ustalenia MPZP.

Teren inwestycji i w jego sąsiedztwo objęty jest MPZP:

- Uchwała nr LI/1529/2002 Rady Miasta Gdańska z dnia 11 lipca 2002r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Port Północny II w Gdańsku;
- Uchwała nr LII/1474/10 Rady Miasta Gdańska z dnia 30 września 2010r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Stogi na wschód od ul. mjr. Henryka Sucharskiego w mieście Gdańsku;

Planowana inwestycja położona jest w granicach MPZP zatwierdzonego uchwałą nr LI/1529/2002 Rady Miasta Gdańska z dnia 11 lipca 2002r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Port Północny II w Gdańsku.

Położona jest w granicach kart terenu:

- 010-41 - strefa produkcyjno - usługowo - składowa - centrum logistyczne,
- 008-52 - funkcje wydzielone niechronione - wiązka rurociągów surowcowo-produktowych łączący terminal naftowy w Porcie Północnym z bazą PERN w Gdańsku wraz ze strefą bezpieczeństwa,
- 025-82 - ulica zbiorcza 2/2 - ul. Nowa Portowa.
- 026-82 - ulica zbiorcza 2/2

Zgodnie z zapisami planu na dostęp do terenów 010-41 poprzez drogi 025-82, 026-82. Odwodnienie dróg na terenie 010-41 powierzchniowe z odprowadzeniem wód opadowych do gruntu.

Planowana inwestycja zgodna jest z zapisami w/w MPZP.

2. STAN PROJEKTOWANY

2.1 Parametry projektowe.

Parametry projektowe projektowanej drogi wewnętrznej:

- droga wewnętrzna,
- klasa drogi D,
- kategoria ruchu KR 5,
- $V_p=40\text{km/h}$,
- szerokość pasa ruchu 3,25m,
- szerokość pobocza 1,0m,
- przekrój częściowo szlakowy, częściowo uliczny.

2.2 Projekt zagospodarowania terenu.

2.2.1 Układ drogowy

Rozwiązanie w planie.

Projektowana ulica będzie drogą wewnętrzną, łączącą drogę obsługującą przyległe tereny inwestycyjne PCI o charakterze przemysłowym z projektowaną ul. Nową Portową. Powiązanie z drogami publicznymi będzie realizowane za pośrednictwem zjazdu na projektowaną ul. Nową Portową oraz za pośrednictwem drogi wewnętrznej na terenie PCI i jej połączenia z ul. Andruszkiewicza przy budynku biurowca KOGA. Ul. Andruszkiewicza zaliczona jest do dróg publicznych miasta Gdańska i łączy się z ul. Sucharskiego (droga krajowa nr 89) a za jej pośrednictwem z drogą ekspresową S7 i siecią dróg publicznych w

całym kraju. Ul. Nowa Portowa będzie również łączyła się z ul. Sucharskiego za pośrednictwem ul. Kontenerowej i ul. Andruszkiewicza. Ul. Nowa Portowa jest drogą gminną klasy Z.

Ul. Nowa Portowa została zaprojektowana w ramach odrębnej dokumentacji projektowej. Realizowana będzie w trybie specustawy drogowej na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wydanej przez Prezydenta Miasta Gdańska – nr WUiA.I.6740.2002-3.2015.3-TS.248572 z dn. 22.12.2015r. Jej realizacja będzie odbywać się etapowo – w pierwszej kolejności będzie wykonana jezdnia wschodnia.

Drogę wewnętrzną zaprojektowano na długości 170,10m o szerokości jezdni 6,5m. Początek opracowania założono na uprzednio wykonanym projekcie drogi wewnętrznej, łączącej wewnętrzny układ drogowy na terenie PCL z ul. Kontenerową. Realizacja tej drogi prowadzona będzie wg odrębnej dokumentacji projektowej zatwierdzonej przez Wojewodę Pomorskiego decyzją o pozwoleniu na budowę nr 268/2017/EL z dnia 16.11.2017r. Koniec projektowanej drogi zaprojektowano w osi ul. Nowej Portowej.

W geometrii planie zaprojektowano odcinek prostej. Projektowana droga przebiega przez zespół rurociągów naftowych, które zostaną zabezpieczone konstrukcją żelbetową.

Przekrój jezdni szlakowy. Droga w przekroju szlakowym odwadniana będzie powierzchniowo do rowów przydrożnych retencyjno - infiltracyjnych. Skarpy i dno rowów umocnione 10cm warstwą humusu z obsianiem trawą. Rowy drogowe o głębokości od 0,5m do 2,0m. Na odcinku przejścia przez rurociągi naftowe do połączenia z ul. Nową Portową zaprojektowano drogę w przekroju ulicznym w obramowaniu w krawężniku betonowym 20x30x100 osadzonym na ławie z betonu cementowego C12/15.

Z uwagi na urozmaiconą rzeźbę terenu przed wykonaniem robót konieczne będzie wykonanie makroniwelacji terenu, pozwoli to na prawidłowe ukształtowanie skarp rowów.

Zjazdy.

Z projektowanej drogi wewnętrznej zaprojektowano zjazdy na działkę, na której zlokalizowane są rurociągi naftowe – zapewniając służbom technicznym możliwość przejazdu przez drogę wzdłuż rurociągów. Zaprojektowano zjazdy indywidualne o szerokości 5,0m (jezdni 4,0m z obustronnymi poboczami szerokości 0,5m). Promienie łuków wyokrąglających krawędzie zjazdów i drogi wewnętrznej $R=3,0m$. Nawierzchnia zjazdów z kruszywa łamanego.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na projektowanym obiekcie zastosowano barieroporęcze H2W2 mocowane na krawędzi obiektu. Poza obiektem zastosowano odcinki przejściowe.

Rozwiązanie wysokościowe.

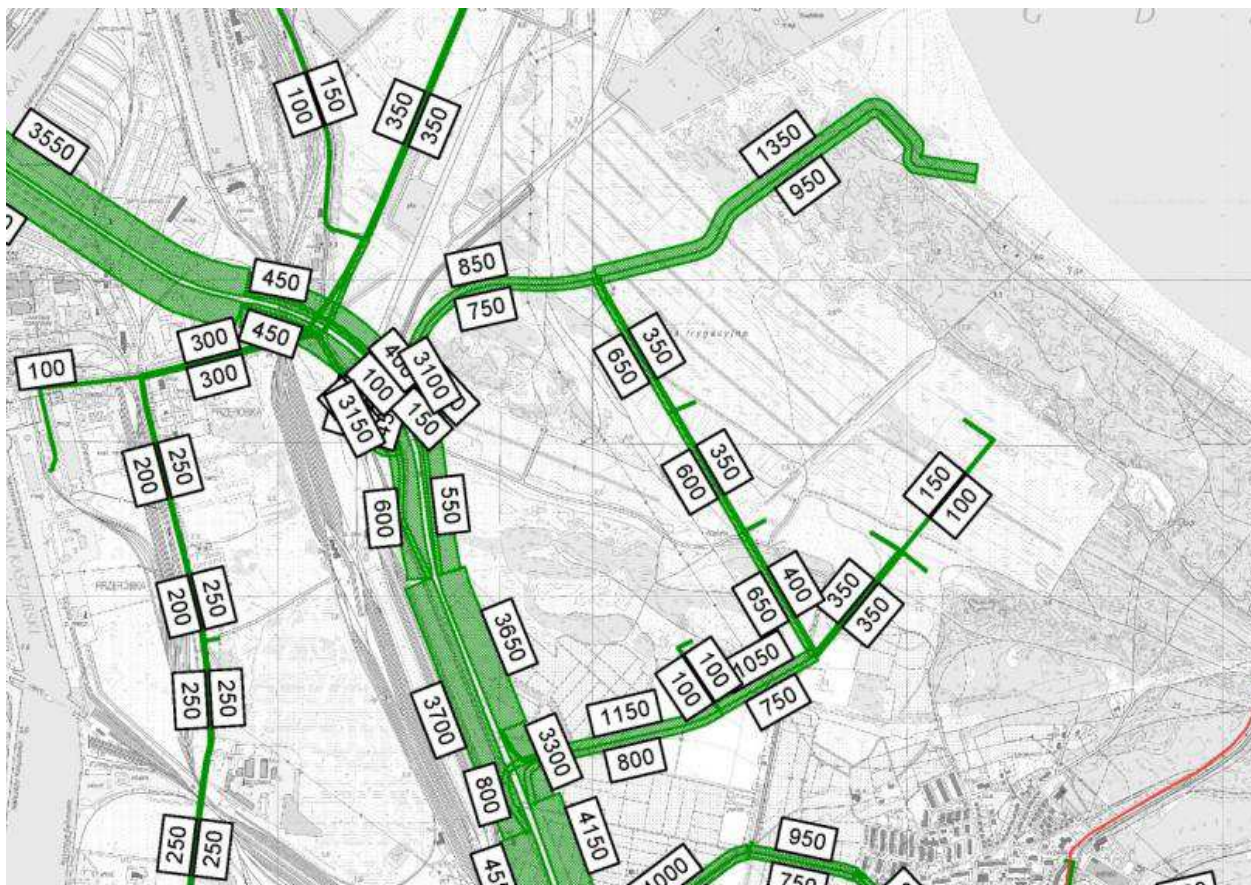
W rozwiązaniu w profilu zastosowano pochylenia podłużne od 0,3% do 3,0% oraz łuki pionowe wklęsłe o promieniu $R=1000m$ i $R=300m$ (na połączeniu z jezdnią ul. Nowej Portowej), oraz łuk pionowy wypukły o promieniu $R=800m$.

Na rysunkach profili podłużnych przedstawiono również profile zjazdów na dojazdów do rurociągów naftowych oraz projektowanego zjazdu z ul. Nowej Portowej.

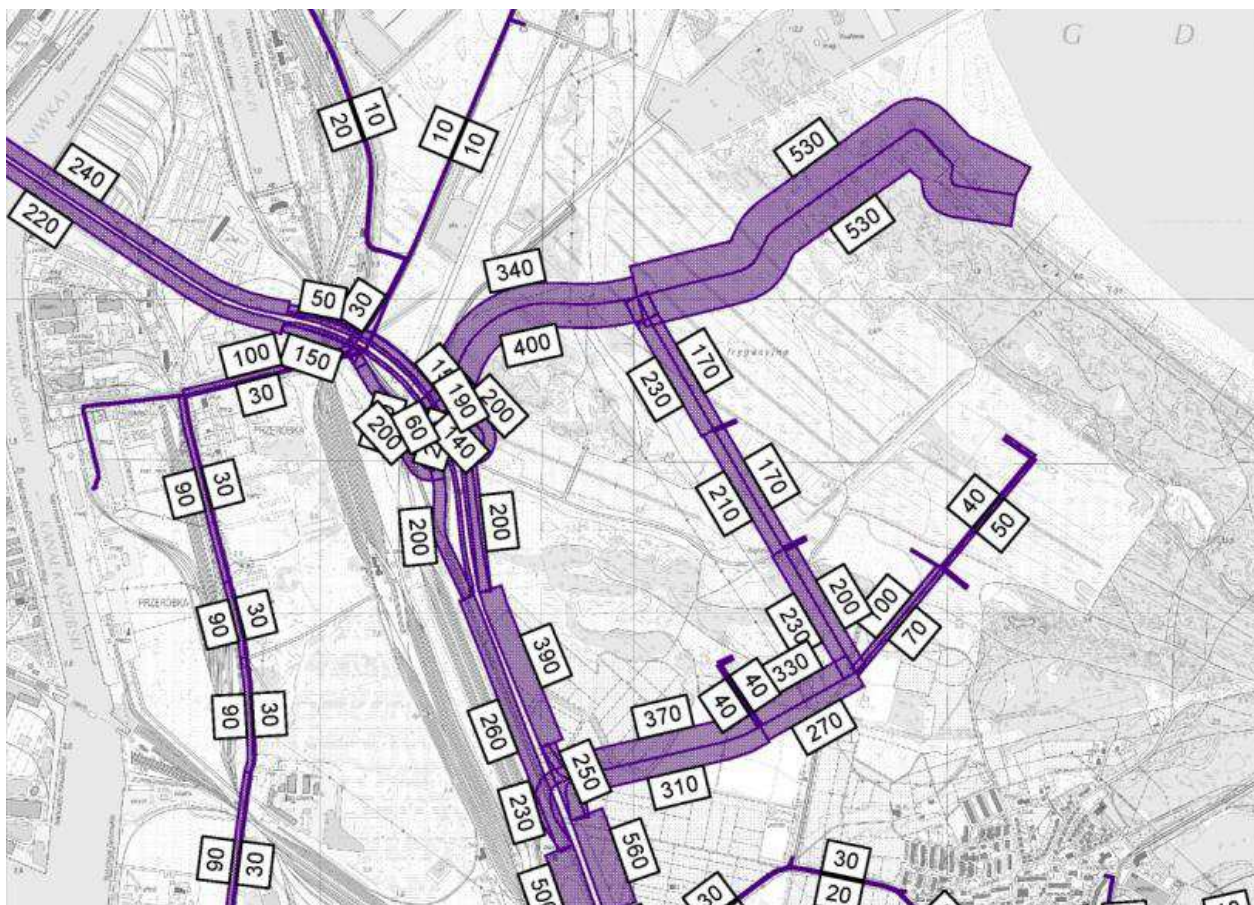
Ruch drogowy.

Zakładając przewidywania Inwestora w stosunku do stopniowego zajmowania poszczególnych działek inwestycyjnych na terenie PCI przez poszczególne podmioty gospodarcze, nie jest możliwe precyzyjne oszacowanie natężenia ruchu na projektowanej drodze w ujęciu czasowym. Dlatego też docelowo można skorzystać z opracowanych prognoz ruchu dla inwestycji polegającej na budowie docelowego układu dróg publicznych w tym obszarze; („Budowa układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku-PCI”),

opartych na planach rozwojowych Terminalu Kontenerowego oraz wielkości i prognozowanych przeładunków a także planów rozwojowych planowanego Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego. Zgodnie z tymi prognozami należy przyjąć przewidziany poziom prognozowanego natężenia ruchu zgodnie z poniższymi kartogramami na **100** pojazdów na dobę wliczając w to **40** pojazdów ciężarowych. Jest to ruch maksymalny, który będzie generowany przez tereny inwestycyjne. Część tego ruchu będzie odbywała się z ul. Andruszkiewicza a część z ul. Nowej Portowej.



Rys. 1 Fragment kartogramu prognozowanego natężenia ruchu – rok 2035



Rys. 2 Fragment kartogramu prognozowanego natężenia ruchu ciężarowego – rok 2035

Ruch pieszy.

Na projektowanej drodze wewnętrznej nie przewiduje się prowadzenia ruchu pieszego. Wprowadzony zostanie na niej zakaz ruchu pieszego. Inwestor nie dopuszcza ruchu pieszego na odcinku od ul. Nowej Portowej do terenu PCI

Ruch pieszey na terenie PCI przewidziany jest na drodze wewnętrznej od ul. Andruszkiewicza do pętli autobusowej.

Konstrukcja nawierzchni drogi.

Do projektu konstrukcji nawierzchni, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego, przyjęto obciążenie ruchem KR5 czyli od 7,3 do 22,0 mln osi 100 kN w okresie projektowym. Zaprojektowana konstrukcja nawierzchni przeniesie obciążenie osi 115 kN.

Górne warstwy konstrukcji nawierzchni.

Projekt górnych warstw konstrukcji nawierzchni obejmuje konstrukcję podatną z podbudową z mieszanki niezwiązanej według „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” 2014.

Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni i ulepszone podłoże.

Doprowadzenie podłoża do nośności nie mniejszej niż 120 MPa zostało zaprojektowane w dostosowaniu do panujących warunków gruntowo-wodnych poprzez przyjęcie odpowiednich dolnych warstw konstrukcji nawierzchni oraz wzmocnienia podłoża.

Konstrukcja nawierzchni projektowanej drogi wewnętrznej (ruch KR5)

Warstwa	Grubość
• Warstwa ścieralna, mastyks grysowy SMA 11 45/80-55	4 cm
• Warstwa wiążąca, beton asfaltowy AC 16W 35/50	8 cm
• Podbudowa, beton asfaltowy AC 22P 35/50	12 cm
• Podbudowa, mieszanka niezwiązana 0/31,5 CBR>80%, C50/30	22 cm
• Podbudowa pomocnicza, mieszanka związana spoiwem hydraulicznym C5/6	15 cm

Wzmocnienie podłoża gruntowego za pomocą materaca kruszywowego

Ze względu na warunki geologiczne na całym zakresie wykonywania robót drogowych należy wykonać materac składający się z kruszywa i georusztu. Materac należy wykonać na całej szerokości korpusu drogowego zarówno na odcinkach wykopu jak i nasypu. Przed wykonaniem materaca po zdjęciu humusu i gruntów nienośnych o grubości warstwy 0,6m należy dogłębić warstwy podłoża tak aby uzyskać wskaźnik zagęszczenia podłoża nie mniejszy niż 0,95 wg normalnej próby Proctora oraz nośność nie mniejszą niż 25 MPa.

Materac kruszywowy wzmacniający podłoże

Warstwa	Grubość
• Warstwa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 CBR>25%, CNR	20 cm
• Geosiatka o sztywnych węzłach 40kNm	
• Warstwa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 CBR>25%, CNR	20cm
• Geosiatka o sztywnych węzłach 40kNm	
• Wzmocnienie podłoża	

Wzmocnienie podłoża

Z uwagi na występujące w podłożu gruntowym piaski w stanie luźnym należy dokonać ich dogęszczenia. Sposobem na zagęszczanie warstw luźnych gruntów jest metoda dynamicznego zagęszczania.

Zagęszczenie dynamiczne podłoża jest metodą zagęszczania gruntu niespoistego, polegającą na wywołaniu zmiany układu ziaren pod wpływem drgań cyklicznych. Efektem jest uzyskanie gęstszego ułożenia cząstek gruntowych i zmniejszenia objętości porów. Dopuszczalne są następujące metody:

- metoda impulsowego zagęszczania podłoża gruntowego (tzw. RIC – Rapid Impact Compaction), która polega na zastosowaniu młota hydraulicznego na koparce (ciężar 5-12 ton), który poprzez serię uderzeń ubijakiem na spoczywającą na podłożu stopę o podstawie okrągłej, generuje energię kinetyczną.
- metoda zagęszczania tzw. Dynamicznym walcem trójkątnym (tzw. RDC – Roller Dynamic Compaction), która polega na zastosowaniu walca niekołowego, holowanego przez ciągnik. Obracający się walec generuje drgania o stałej częstotliwości. Trójkątne masy opadając na ziemię aplikują na grunt energię potencjalną ok. 25 KJ. Masa trójkątnych elementów wraz z ramą wynosi ok. 16 T.

Dogęszczanie gruntów odbywać się musi z platformy roboczej.

Platforma robocza musi stanowić stabilne podłoże dla sprzętu zagęszczającego w każdych warunkach pogodowych. Platforma powinna znajdować się co najmniej 0.8m powyżej poziomu wody gruntowej.

Platformę roboczą stanowić powinien nasyp z materiału niespoistego tj. kruszywo łamane, kruszywo naturalne -piasek lub pospółka. Wtórny moduł odkształcenia mierzony na platformie roboczej $EV2 > 40,0$ MPa.

Przed przystąpieniem do robót platforma robocza podlega odbiorowi:

- inwentaryzacja geodezyjna – przedstawiająca położenie w planie oraz rzędne wysokościowe;
- badania wtórnego modułu odkształcenia w ilości ustalonej z kierownikiem robót geotechnicznych.

W projekcie założono dynamiczne zagęszczanie (metodą RIC lub RDC) wierzchniej warstwy gruntu na całej długości odcinka. Minimalna głębokość zagęszczenia: 4 m p.p.t.

Dynamiczne dogęszczenie gruntów zapewni osiadania nawierzchni nie większe niż 10cm.

Przeście drogi przez rurociągi naftowe projektowane jest na obiekcie posadowionym na palach. **Osiadanie takiego obiektu to maksymalnie 2cm.** Z uwagi na konieczność niwelacji różnicy osiadań konieczne jest zastosowanie odcinków przejściowych.

Odcinki przejściowe zaprojektowano na dojazdach do obiektu. Odcinki te zaprojektowano posadowione na kolumnach betonowych z głowicą żwirową o rozstawie od 3,0m do 5,0m.

Wzmocnienie kolumnami betonowymi z głowicą żwirową polega na utworzeniu w słabym podłożu inkluzji składającej się z trzonu betonowego (o średnicy 0.3 - 1.0m), cechującego się dużą sztywnością. Zastosowanie trzonu betonowego w gruntach słabych, zapewnia wyraźne ograniczenie osiadań podłoża gruntowego oraz wpływa znacząco na poprawę stateczności (wyraźne zwiększenie współczynnika stateczności). Dzięki tak dobranej technologii uzyskuje się bardzo małe osiadanie resztkowe, porównywalne do wartości uzyskiwanych w przypadku posadowień na palach.

Schemat wykonywania kolumn KBGŻ wygląda w taki sposób, że z poziomu platformy roboczej przechodzi się specjalną końcówką wibracyjną z zastosowaniem dyszy wodnej celem rozluźnienia gruntu (lub poprzez zastosowanie podwiertu rozluźniającego grunt) przez zagęszczone warstwy gruntów niespoistych oraz grunty słabe, aż osiągnie się strop gruntów nośnych. Następnie rozpoczyna się podawanie betonu, którego objętość jest monitorowana, przy jednoczesnym podciąganiu wibrokońcówki do góry. Dzięki odpowiedniej szybkości wychodzenia i jednoczesnego monitoringu objętości podawanego betonu otrzymuje się trzon betonowy o pożądanej średnicy.

Po osiągnięciu stropu warstwy gruntów słabych, następuje odcięcie dopływu mieszanki betonowej i wychodzenie wibrokońcówki z jednoczesnym wykonaniem doziarnienia, zasypania i zagęszczenia (poprzez wibrowanie) powstałego otworu na całej jego długości. Pomiędzy trzonem betonowym a zawibrowanym gruntem wykształca się głowica żwirowo-betonowa, która umożliwia ułatwia koncentrację i przenoszenie obciążeń na trzon betonowy.

Przy zastosowaniu kombinacji betonowo – żwirowej nie występuje problem przeszywnienia podłoża nad głowicą kolumny, gdyż sztywny trzon betonowy występuje

względnie dość głęboko od warstwy materacy geosyntetycznych, co w wielu przypadkach umożliwia rezygnację bądź ich ograniczenie.

Obciążenie przekazywane na podłoże jest przenoszone nie tylko przez kolumny, ale także przez otaczający je grunt. Słabe podłoże przenosi zazwyczaj od 5 do 40% obciążeń całkowitych. Trzony betonowe z betonowo – żwirową głowicą pozwalają na zredukowanie osiadań podłoża od 60 do 95% (w zależności od stanu gruntu i rozstawu kolumn).

Metoda wzmacniania podłoża za pomocą kolumn KBGŻ została opracowana do zastosowania w warunkach gdzie grunt nienośny występuje na głębokości od 3m pod poziomem terenu i pod warstwą gruntów niespoistych (nośnych).

W kolumnach KBGŻ, jako medium nośne dla trzonu betonowego jest stosowana odpowiednio zaprojektowana mieszanka betonowa. Trzon kolumny ma średnicę około 350mm-1000mm. Średnica głowicy żwirowej kolumny wynosi od około 600mm do około 1000mm - w zależności od podatności bocznej gruntu.

Kolumny są wykonywane z poziomu platformy roboczej, którą stanowi warstwa gruntu niespoistego, najczęściej piasku lub pospółki, o miąższości od 0,3 do 1,0 m. Platforma ta zazwyczaj jest częścią nasypu drogowego, lub warstwy przejściowej, w sytuacji gdy konieczne staje się dodatkowe zbrojenie podstawy nasypu.

- Przewidywany okres gwarancyjny: 5 lat. Dopuszczalne osiadania drogi w okresie gwarancyjnym: od 0,02m do 0,8m (w zależności od rozstawu kolumn).
- Przewidywany okres użytkowania: min. 50 lat.
- Parametry techniczne projektowanych dróg:

Parametr techniczny	Wielkość
Klasa techniczna drogi	D
Prędkość projektowa	$V_p = 30 \text{ km/h}$
Przekrój poprzeczny	1x2
Szerokość pasa ruchu	3,25m
Szerokość jezdni	6,50m
Obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni	115 kN/oś
Ekwiwalentne obciążenie ruchem	25 kPa

- Kąt tarcia wewnętrznego $\phi \geq 33^\circ$
- Spójność $c = 2 \text{ kPa}$
- Ciężar właściwy $\gamma = 18,5 \text{ kN/m}^3$
- Gruntu do budowy nasypu (przyjęto piasek), spełnia warunek wodoprzepuszczalności $k > 1 \times 10^{-5} \text{ m/s}$.
- Długość kolumn - uwzględniona została wraz z technologicznym zakotwieniem w warstwie nośnej. Szczegółowa długość zakotwienia zależy od oporu (zagęszczenia) gruntu nośnego w danej lokalizacji i jest weryfikowana na bieżąco.
- Rozstaw kolumn KBGŻ: w siatce prostokątnej 3.0 x 3.0 m do 5.0 x 5.0 (lokalizacja zgodnie z rysunkiem planu wzmocnienia)
- Średnica trzonu betonowego min. 600 mm
- Materac geosyntetyczny o miąższości 0,25m - 0.4 m

Wzmocnienie podłoża należy wykonać z platform roboczych.

Platforma robocza musi stanowić stabilne podłoże dla ciężkiego sprzętu budowlanego, w tym dla pojazdów gąsienicowych o masie 80 ton w każdych warunkach pogodowych. Platforma powinna znajdować się co najmniej 0.8m powyżej poziomu wody gruntowej. W przypadku braku możliwości poruszania się po platformie roboczej betonowozów występuje konieczność wykonania lokalnych dojazdów do pompy.

Platformę roboczą stanowić powinien nasyp z materiału niespoistego tj. kruszywo łamane, kruszywo naturalne -piasek lub pospółka. Wtórny moduł odkształcenia mierzony na platformie roboczej $EV2 > 40,0$ MPa.

Minimalna miąższość platformy roboczej wynosi 50cm.

UWAGA:

Przed przystąpieniem do robót platforma robocza podlega odbiorowi:

- inwentaryzacja geodezyjna – przedstawiająca położenie w planie oraz rzędne wysokościowe
- badania wtórnego modułu odkształcenia w ilości ustalonej z kierownikiem robót

Uwagi ogólne do dróg dojazdowych (serwisowych)

Dojazd do platformy roboczej odbędzie się po drogach serwisowych. Minimalna szerokość dróg dojazdowych: 4m w uzgodnieniu z kierownikiem robót. Maksymalne nachylenie ramp zjazdowych dla maszyn wynosi 20° .

Możliwe jest poruszanie się po drogach serwisowych z płyt betonowych lub po stabilnym, odwodnionym podłożu. Drogi dojazdowe powinny charakteryzować się modułem $EV2 > 40,0$ MPa. Drogi dojazdowe powinny umożliwiać poruszanie się betonowozów o masie 50 ton w każdych warunkach atmosferycznych.

Tolerancje wykonawcze.

- dopuszczalna odchyłka w położeniu wykonanej kolumny (KBGŻ) w planie: $\pm 0,5$ D
- dopuszczalna odchyłka rzędnej głowicy kolumn: ± 25 cm;

Należy mieć na uwadze, że projektowane długości kolumn dotyczą lokalizacji punkowego rozpoznania podłoża gruntowego w miejscach wykonanych sondowań /otworów. Rzeczywiste długości kolumn mogą odbiegać od zaprojektowanych ze względu na zmienność warunków gruntowych.

Długości kolumn są kontrolowane na bieżąco poprzez weryfikację oporu gruntu.

Uwaga – poziom wód gruntowych jest zmienny.

Roboty w razie konieczności należy prowadzić przy czasowym obniżeniu zwierciadła wody, nie dopuszcza się do*:

- Zalania wykopu wodą – Geometria platformy roboczej musi umożliwić pracę w każdych warunkach pogodowych.
- Zmian poziomu zwierciadła wody w podłożu gruntowym podczas prowadzonych prac;

Poziom posadowienia należy zabezpieczyć przed przemarznięciem, w przypadku wykonywania prac zimą.

*Nie dotrzymanie powyższych warunków grozi rozluźnieniem gruntów piaszczystych a za tym obniżeniem nośności projektowanych kolumn

Szczegółowe rozwiązania dotyczące wzmocnienia podłoża gruntowego zawarto w odrębnym tomie dokumentacji projektowej.

Zmiany w dokumentacji dot. wzmocnienia podłoża.

- Wszystkie instalacje w gruncie w obrębie obszaru objętego wzmocnieniem podłoża należy traktować jako czynne.
- Wszelkie istniejące kolizje nieprzeznaczone do rozbiórki należy wytyczyć. W przypadku natrafienia na kolizję z w/w sieciami należy poinformować Projektanta i Inżyniera.
- Wszelkie kolizje przeznaczone do rozbiórki należy rozebrać przed przystąpieniem do prac związanych z wykonaniem wzmocnienia podłoża.
- Projekt należy rozpatrywać łącznie z projektami branżowymi instalacji

- Ewentualne zmiany do projektu mogą być tylko zmianami nieistotnymi z punktu widzenia Prawa Budowlanego i muszą uzyskać akceptację Inwestora i nadzoru autorskiego (projektanta wzmocnienia podłoża).
- Wszystkie roboty należy prowadzić zgodnie z ogólnie obowiązującymi warunkami wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych oraz przepisami BHP.
- **Przed przystąpieniem do robót Wykonawca robót wykona dodatkowe odwierty geotechniczne i opracuje projekt technologiczny wzmocnienia podłoża. Projekt technologiczny podlega akceptacji nadzoru autorskiego (projektanta wzmocnienia podłoża).**

Plan wzmocnienia podłoża przedstawiono na rys. nr 6.

Konstrukcja nawierzchni dojazdów do rurociągów naftowych.

Na zjazdach do rurociągów naftowych zaprojektowano nawierzchnię z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 CBR>80% C50/30 gr. 22cm, na podbudowie z mieszanki C5/6 gr. 15cm, ułożonej na materacu kruszywowym.

Przygotowanie podłoża pod nawierzchnię zjazdów identyczne jak dla budowy drogi.

Przekroje normalne i poprzeczne.

Na rysunkach przekrojów normalnych przedstawiono usytuowanie projektowanej budowli drogowej w odniesieniu do istniejącego terenu.

Projektowaną drogę zaprojektowano o przekroju szlakowym i ulicznym. Przekrój szlakowy występuje do przejścia przez rurociągi naftowe. Przejście przez rurociągi na konstrukcji żelbetowej oraz odcinek drogi do ul. Nowej Portowej zaprojektowano o przekroju ulicznym w obramowaniu jezdni krawężnikiem betonowym typu ciężkiego 20x30x100 na ławie z betonu C12/15 z oporem. Zjazd z ul. Nowej Portowej zaprojektowano w krawężniku betonowym 20x30x100 wtopionym o świetle 0cm.

Pochylenie poprzeczne drogi daszkowe o wartości 2%. Pobocza gruntowe szerokości 1,0m zaprojektowano o pochyleniu 8%, umocnione warstwą kruszywa łamanego gr. 10cm.

Przekroje normalne przedstawiono na rys. nr 2.

Przekroje poprzeczne przedstawiono na rys. nr 5.

Szczegóły konstrukcyjne.

Na rysunkach szczegółów konstrukcyjnych przedstawiono szczegółowe rozwiązania powiązania poszczególnych elementów budowli drogowej. Rysunki szczegółów przedstawiono na rysunku nr 4.

2.2.2 Zabezpieczenie rurociągów naftowych przesyłowych grupy Lotos S.A i PERN "Przyjaźń" S.A.

Jako zabezpieczenie ropociągów zaprojektowano konstrukcję żelbetową 3 przęsłową z belek strunobetonowych typu „KUJAN” o rozpiętościach w osiach podparć 17,8m + 15,10m + 17,8m - z zespojoną płytą betonową wylewaną n mokro. Konstrukcję oparto na oczepach żelbetowych za pomocą łożysk elastomerowych. Fundamenty zaprojektowano jako żelbetowe pale wiercone o średnicy 600mm w osłonie z rury stalowej. Przebieg obiektu w planie dostosowano do projektowanej lokalizacji drogi. Kąt skrzyżowania osi obiektu z przebiegającymi rurociągami wynosi min. 86°.

Minimalna odległość spodu projektowanego obiektu do istniejących ropociągów wynosi 1,6m. Minimalna odległość spodu płyty przejściowej do istniejącej sieci teletechnicznej wynosi 1.23m.

Przekrój poprzeczny na obiekcie dostosowano do przekroju drogowego. Szerokość jezdni wynosi 6,5m (3,25m x 2 –spadek daszkowy 2%). Po obu stronach jezdni znajdują się ciekierki odprowadzające wodę do wpustów. Woda odprowadzana jest dalej do kolektorów o średnicy 300mm poza obiekt do studzienek a następnie do rowów drogowych przy obiekcie. Nawierzchnię na obiekcie zaprojektowano z mieszanki mineralno - bitumicznej (warstwa ścieralna 4,0cm, warstwa wiążąca 5,0cm). Kapy chodnikowe wykonać ze spadkiem 4% w kierunku jezdni i zakończyć prefabrykowanymi belkami gzymsowymi. Kapy zabezpieczyć powłoką odporną na działanie chlorków.

Krawężniki kamienne wykonać w odległości 50cm od krawędziach jezdni.

Zabezpieczenie ruchu na obiekcie stanowią bariery energochłonne typu H2W2.

Wszystkie powierzchnie stykające się z gruntem zabezpieczyć środkami bitumicznymi. Powierzchnie odsłonięte zabezpieczyć środkami do powierzchniowej ochrony betonu.

Na połączeniu nawierzchni drogowej z obiektem zaprojektowano dylatacje szczelne.

Projekt zabezpieczenia rurociągów przedstawiono w odrębnej dokumentacji.

2.2.3 Odwodnienie drogi.

Droga w przekroju ulicznym odwadniana będzie za pomocą wpustów włączonych do projektowanych rowów drogowych retencyjno – infiltracyjnych. Droga w przekroju szlakurowym odwadniana będzie powierzchniowo do rowów przydrożnych retencyjno - infiltracyjnych. W celu przetrzymania wody w rowach konieczne będzie wykonanie palisad z palików drewnianych z narzutem kamiennym. Pobocza w przekroju szlakurowym umocnione w-wą kruszywa łamanego gr. 10cm. Skarpy i dno rowów umocnione 10cm warstwą humusu z obsianiem trawą. Rowy drogowe o głębokości od 0,5m do 2,0m.

W miejscu, gdzie projektowana droga wewnętrzna jest obramowania krawężnikiem betonowym typu ciężkiego i występuje najniższy punkt niwelety zaprojektowano wpusty deszczowe odprowadzone do rowu retencyjno – infiltracyjnego. Do tego rowu odprowadzone są również wody opadowe z obiektu.

Z uwagi na urozmaiconą rzeźbę terenu przed wykonaniem robót konieczne będzie wykonanie makroniwelacji terenu, pozwoli to na prawidłowe ukształtowanie skarp rowów.

2.2.4 Oświetlenie drogowe.

Zaprojektowano oświetlenie projektowanej drogi – zasilane z obwodu oświetleniowego ul. Nowej Portowej.

Słupy

W projekcie dla oświetlania drogowego zastosowano słupy stalowe ocynkowane m (z wysięgnikiem 1,0m/1,0m/0°) oraz słupy do oświetlenia przejść dla pieszych 6m. Dobrano słupy o grubości ścianki 4 mm, spełniające wytrzymałość na I strefę wiatrową i spełniające wymagania normy PN-EN 12767 dotyczące bezpieczeństwa biernego. Powinny one być oznakowane trwałymi tabliczkami znamionowymi z nazwą producenta oraz kolejnym numerem. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie minimalna odległość lica słupa oświetleniowego powinna wynosić:

- 1,0 m – od krawędzi jezdni nie ograniczonej krawężnikami,
- 0,5 m – od lica krawężnika na drodze klasy G i drogach klas niższych.

Przed ustawieniem słupa oświetleniowego należy sprawdzić stan połączenia metalicznego między rurą wierzchołkową słupa a ramką wnęki oraz ciągłości połączenia przewodów. W słupach zamontować tabliczki bezpiecznikowe, a samą wnękę wyposażać w drzwiczki lub pokrywę zamykaną śrubami imbusowymi „wpuszczanymi” w pokrywę wnęki słupa lub stosować tuleję osłonową główki śruby. Minimalne wymiary wnęki 100x300mm. Wnęką powinna być umieszczona tak, aby jej oś tworzyła kąt $\alpha = 90^\circ$ z linią równoległą do kierunku ruchu, usytuowana od strony przeciwnej do kierunku najazdu pojazdów, a krawędź dolna usytuowana na wysokości minimum 0,5m od powierzchni terenu. Wysięgniki oraz oprawy należy montować w sposób trwały, uniemożliwiający ich obrót wokół własnej osi oraz osi słupa. Podstawy słupów do wysokości 30 cm należy pomalować polimerową farbą antykorozyjną.

Fundamenty

Wykopy pod fundamenty słupów oświetleniowych wykonywać ręcznie. Sprawdzić lokalizację, wymiary i zabezpieczenia ścian wykopu. Dla posadowienia słupów oświetlenia drogowego przewidziano prefabrykowane fundamenty F-160, a dla słupów służących do oświetlenia przejść dla pieszych i słupów fundamenty F-120. Po ustawieniu fundamentów, wykop należy zasypywać ziemią bez kamieni ubijając ją warstwami, co 20 cm następnie sprawdzić wskaźnik zagęszczenia gruntu, który powinien osiągnąć, co najmniej 0,97 wg PN-S-02205 „Roboty ziemne” i usunąć nadmiar ziemi. Fundamenty muszą być idealnie wypoziomowane bez możliwości pionowania słupów poprzez podkładki.

Oprawy

Wymagania techniczne budowy, wyposażenia oraz charakterystyka zastosowanych opraw oświetleniowych:

- LED’owe źródło światła,
- Skuteczność $>106\text{lm/W}$,
- korpus oprawy wykonany z aluminium,
- stopniu ochrony IK 08,
- stopień ochrony IP67,
- temperatura barwowa 3500-4000°K
- wykonanie oprawy w II klasie ochronności elektrycznej,
- statecznik elektroniczny umożliwiający redukcję mocy,
- napięcie zasilania 230V 50Hz,
- deklaracje zgodności producenta.

Oprawy drogowe należy montować na wysokości 10m od powierzchni jezdni. Wszystkie oprawy montowane na słupach należy zabezpieczyć wkładkami Wts 4A we wnękach słupowych. Do zasilania poszczególnych opraw wewnątrz projektowanych słupów należy użyć przewodów YDYżo 3x2,5mm²-750V.

Ochrona przeciwporażeniowa.

Jako dodatkowa ochrona od porażen prądem elektrycznym, stosowane jest samoczynne wyłączanie zasilania w układzie TN–C–S (rozdział sieci w słupach oświetleniowych). Razem z kablem oświetleniowym należy układać bednarkę ocynkowaną 25x4mm. Konstrukcje słupów i wysięgników należy podłączyć do przewodu PEN. Ponadto przy szafach oświetleniowych i przy słupach na końcach obwodu należy wykonać uziemienie punktu PEN o rezystancji nie większej niż 10 Ω . Zastosowano uziemienia typowe, wykonane bednarką 25x4mm lub prętem stalowym $\phi \geq 16$ mm. Po wykonaniu uziemienia

należy pomierzyć wartość rezystancji i w przypadku nie uzyskania wymaganej wartości, wbić dodatkowe pręty uziemiające lub zwiększyć długość bednarki ułożonej w ziemi.

2.2.5 Linia WN 110kV.

Przez projektowaną drogę poprzecznie przebiega linia napowietrzna 110kV. Linia posiada wymaganą skrajnię przewodów nad projektowaną drogą. Z uwagi na zmurowanie przewodów nad drogą konieczna będzie wymiana przewodów linii. Wymiana przewodów linii dotyczyć będzie robót budowlanych, nie wymaga opracowania dokumentacji projektowej.

2.2.6 Sieci wodociągowe.

W celu podłączenia ewentualnych odbiorców na terenie posesji 3/191 wyprowadza się sieć wodociągową do wysokości tej działki. Sieć planuje się zakończyć hydrantem nadziemny Dn80. Na etapie projektu budowlanego należy określić lokalizację przyłącza do działki 3/191 tak aby na wysokości przyłącza zakończyć sieć wodociągową aby nie dopuścić do odcinków o martwym przepływie. W zakresie średnic planuje się zachowanie istniejącej średnicy sieci z etapu PCI – 225PE.

Od etapu częściowego planuje się przedłużyć istniejącą sieć wodociągową 225PE w stronę istniejących ropociągów. Przekroczenie pod ropociągami przewiertem sterowanym. Sieć wodociągową należy wyprowadzić poza przebieg planowanej ul. Nowej Portowej i zakończyć hydrantem Dn80 nadziemnym. Sieć przed i za przejściem pod ropociągami zabezpieczyć zasuwami odcinającymi, strefowymi.

2.2.7 Kanalizacja sanitarna.

W celu podłączenia planowanych odbiorców z terenu działki 3/191 planuje się wyciągnąć sieć kan. sanitarnej z etapu układu wewnętrznego PCI – ks200 do wysokości tej działki. Dalsze przedłużanie tego kanału poza tę działkę spowoduje, że kanał będzie miał zbyt małe przykrycie. Nie ma możliwości odbioru ścieków grawitacyjnie z dalszych obszarów opracowania. Na kanale sanitarnym na załamaniach jak i na odcinkach prostych dłuższych niż 50m projektuje się studnie rewizyjne Dn1200.

Dalszy odcinek kanalizacji – do dz. nr 3/177 stanowić będzie element przyłącza. . Przepompownię ścieków sanitarnych planuje się wykonać na działce nr 3/177. Stanowić ona będzie własność inwestora. Przepompownia będzie terenem wydzielonym z komorą pomp oraz komorą armatury. Teren przepompowni ogrodzony płotem panelowym z bramą wjazdową. Przejście do przepompowni z terenów Nowej Portowej pod istniejącymi ropociągami – przewiertem horyzontalnym.

2.2.8 Rozbiórki i wyburzenia

Projektowana inwestycja na omawianym odcinku nie powoduje konieczności wyburzenia budynków mieszkalnych ani gospodarczych. W przypadku stwierdzenia w trakcie realizacji robót budowlanych konieczności rozbiórki obiektów nieoznaczonych w dokumentacji projektowej, a kolidujących z inwestycją, przed przystąpieniem do rozbiórki należy uzyskać opinię projektanta.

2.2.9 Gospodarka zielenią

W obszarze objętym inwestycją – budową drogi wewnętrznej łączącej wewnętrzny układ drogowy na terenie PCI z ul. Nową Portową występuje drzewostan przewidziany do wycinki.

Dodatkowo w ramach realizacji ul. Nowej Portowej konieczne będzie dokonanie wycinki drzew i krzewów z pasa drogowego ul. Nowej Portowej. Wycinki z pasa drogowego ul. Nowej Portowej zostały zatwierdzone decyzją ZRID.

W poniższej tabeli wskazano drzewostan zinwentaryzowany w terenie. Kolorem czerwonym przedstawiono drzewostan kolidujący z inwestycją i przeznaczony do wycinki w ramach przedmiotowego zadania.

Nr	Nazwa polska/ Nazwa łacińska	Obwód pnia na wys. 1,3cm	działka
1.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	24	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	20	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	15	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	15	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	19	3/117
2.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	52+ 56+ 18	3/117
3.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	62+ 10	3/117
4.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	52+ 90+ 18	3/117
5.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	33+ 37	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	12	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	18+ 12+ 26	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	13	3/117
6.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	30+ 17	3/117
7.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	50+ 51+ 59	3/117
8.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	28+ 29+ 10+ 12	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	22	3/117
9.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	19+ 10+ 10	3/117
11.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	41	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	40+30	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	32+30	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	12	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	18	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	20	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	20	3/117
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	18+31+12+30+30+10	3/117
	<i>Kruszyna pospolita/ Frangula Alnus Mill.</i>		3/117
12.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula verrucosa</i>	56+ 30	3/117
13.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	30+31+18+15	3/117
14.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	130+14	3/117
15.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	30	3/117
16.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	40+34	3/117
17.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	104+33	3/117

18	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	29+25+10+12	3/117
19.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	17	3/182
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	49	
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	63	
20.	<i>Bez czarny/ Sambucus nigra</i>	40	3/192
	<i>Głóg jednoszyjkowy/ Crataegus monogyna</i>	42+30+20+12+20	3/192
21.	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	28	3/192
	<i>Topola drżąca (osika)/ Populus tremula</i>	35	3/192
	<i>Topola drżąca (osika)/ Populus tremula</i>	40+30	3/192
	<i>Topola drżąca (osika)/ Populus tremula</i>	37	3/192
	<i>Topola drżąca (osika)/ Populus tremula</i>	40+30+30	3/192
	<i>Brzoza brodawkowata/ Betula pendula</i>	49+10+10	3/192
	<i>Dąb szypułkowy/ Quercus robur</i>	<10	3/192

2.2.10 Projekt zieleni

W ramach rekompensaty za wycinki przewidziano nasadzenia zieleni. Miejsca nasadzeń, gatunki oraz rodzaj materiału roślinnego wg wskazania GZDiZ. Nasadzeń należy dokonać w rejonie zbiornika retencyjnego przy ul. Sądzieckiej.

2.2.11 Rowy melioracyjne

Rowy melioracyjne na terenie inwestycji podlegają likwidacji - zgodnie z wcześniej opracowanymi projektami.

3. ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

3.1 Oddziaływanie akustyczne.

Ze względu na przemysłowy charakter obszaru inwestycji wzdłuż projektowanej drogi nie występują przekroczenia hałasu wymagające dodatkowych zabiegów związanych z ochroną akustyczną.

3.2 Zanieczyszczenie powietrza

Przedmiotowe przedsięwzięcie jako inwestycja drogowa zlokalizowana na terenach przemysłowych nie będzie powodowała dodatkowego negatywnego wpływu na środowisko.

3.3 Wpływ na wody powierzchniowe i gruntowe

Projektowana inwestycja nie wpłynie na pogorszenie jakości wód gruntowych i powierzchniowych w bezpośrednim otoczeniu drogi. Projekt przewiduje wyposażenie drogi w rowy retencyjno – infiltracyjne odprowadzające wody opadowe do gruntu.

3.4 Wpływ na florę i faunę

Ze względu na lokalizację drogi na terenach przemysłowych jej wpływ na florę i faunę w otoczeniu drogi nie ulegnie zmianie. Przy projektowaniu drogi ograniczono do niezbędnego minimum zajmowanie przez pas drogowy dodatkowych terenów. Również wycinka istniejącego drzewostanu ograniczona została do niezbędnego minimum.

4. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI

Obszar oddziaływania obiektów objętych zakresem niniejszego projektu budowlanego to teren obejmujący pas drogowy drogi wewnętrznej oraz wszystkie działki przylegające do tego pasa.

Przepisy prawa w oparciu o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektów budowlanych:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zmianami);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 460);
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 Nr 80 poz. 717).

5. ORGANIZACJA RUCHU

Dla projektowanej drogi wewnętrznej przedstawiono projekt organizacji ruchu, który nawiązano do projektu organizacji ruchu na ul. Nowej Portowej (przekrój 1x2).

Projekt organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie

Opracował:

Mariusz Szyszkowski

6. UZGODNIENIA

1. Uzgodnienie GIWK nr UD-1152/2018 z dn. 12.12.2018
2. Uzgodnienie Gdańskie Wody nr 4821/2018 z dn. 13.11.2018
3. Uzgodnienie EOP nr 843/B/3MMD/2018 z dn. 29.10.2018
4. Uzgodnienie PSG Sp. z o.o. nr 11261/BR/OTI/2018 z dn. 22.10.2018
5. Uzgodnienie PERN S.A. nr TRNN.5117.238.2018 z dn. 27.11.2018
6. Uzgodnienie LOTOS nr OT/1195/18/JK z dn. 08.22.2018
7. Uzgodnienie EUROPROJEKT Gdańsk z dn. 19.11.2018
8. Uzgodnienie Zarządu Portu Morskiego Gdańsk nr IP/15/2019/WJ z dn. 11.01.2019
9. Uzgodnienie Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku nr GZDiZ-ZD-6330-84(2)-2019-AD-1192 z dn. 08.03.2019



Gdańska Infrastruktura Wodociągowo-Kanalizacyjna Sp. z o. o.

Załącznik do uzgodnienia nr UD-1152/2018 z dnia 12.12.2018 r.

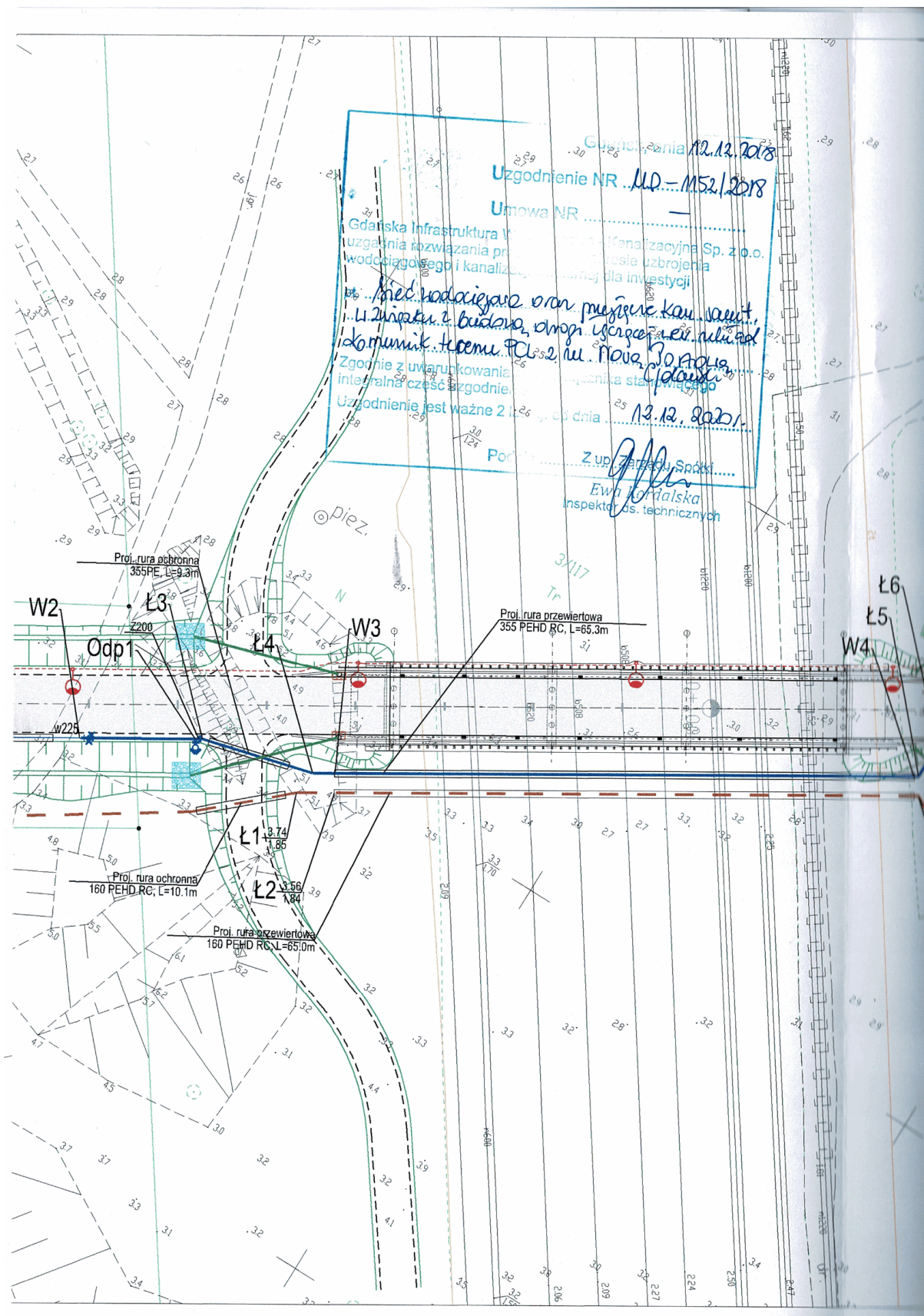
Warunki techniczne nr W-T/468/2018/KN z dnia 13.09.2018 r. oraz W-T//468A/2018/KN z dnia 03.12.2018 r.

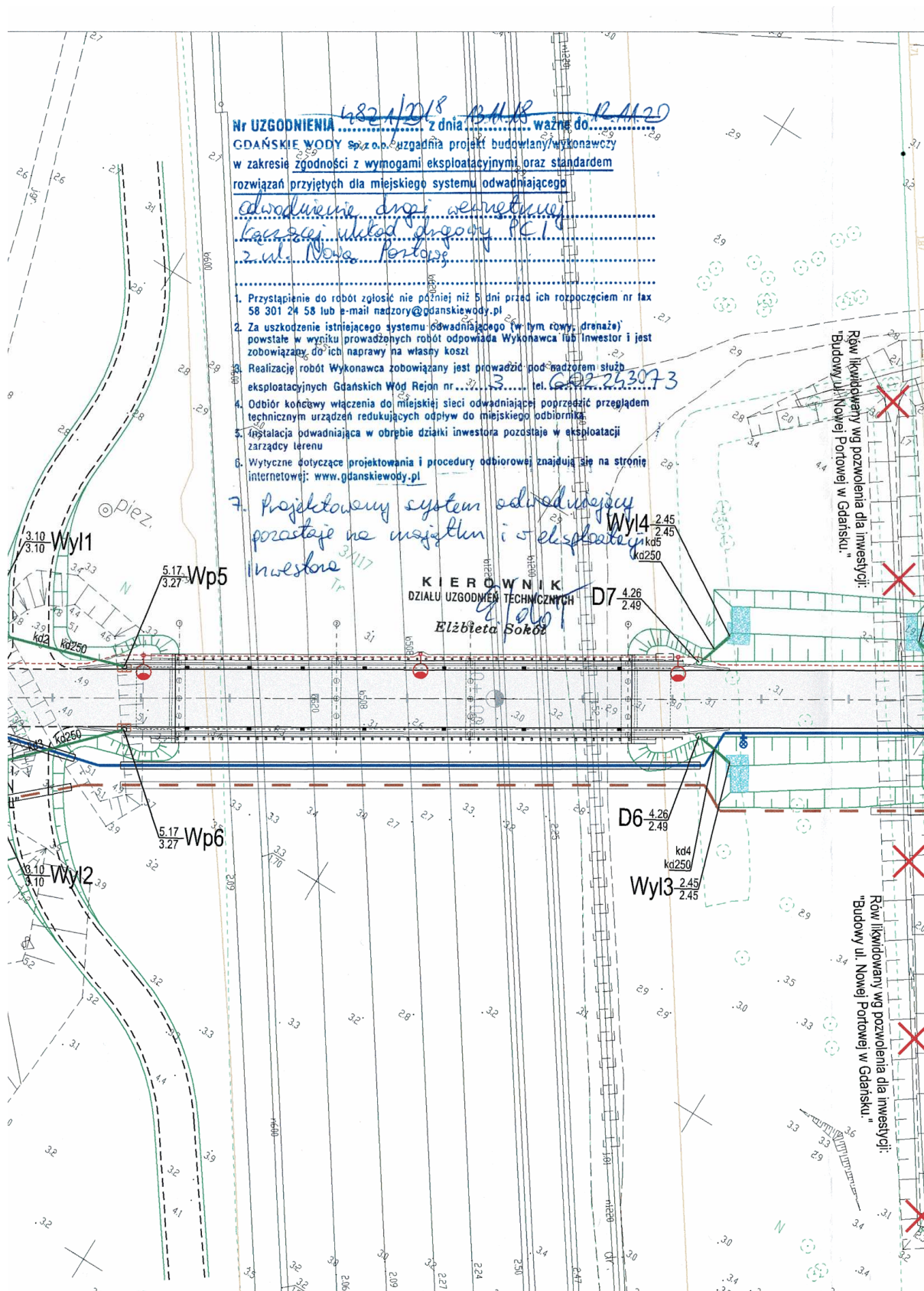
Uzgodnienie dotyczy: Sieci wodociągowej oraz przyłącza kanalizacji sanitarnej w związku z budową drogi łączącej wewnętrzny układ komunikacyjny na terenie PCL z ulicą Nową Portową w Gdańsku – etap II.

1. Dla ww. inwestycji należy uzyskać pozwolenie na budowę lub przyjęcie zgłoszenia w Wydziale Urbanistyki i Architektury UM Gdańsk.
2. O terminie rozpoczęcia robót należy pisemnie powiadomić Eksploatatora, tj. Saur Neptun Gdańsk S.A. z 7 dniowym wyprzedzeniem.
3. Przewody i kształtki dobierać tak, aby stanowiły jeden system.
4. Realizację robót wodociągowych Wykonawca zobowiązany jest prowadzić pod nadzorem służb eksploatacyjnych SNG.
5. Przyłączy kanalizacji sanitarnej wraz z przewodem tłocznym oraz lokalną przepompownią ścieków pozostaje własnością i w eksploatacji dostawcy ścieków.
6. Granicą eksploatacji na przyłączy kanalizacji sanitarnej będzie miejsce włączenia do miejskiej kanalizacji sanitarnej tj. studnia **S4 (studnia zaprojektowana w etapie I)**.
7. Uczynnienie projektowanej sieci wodociągowej będzie możliwe po jej wykonaniu i przekazaniu na majątek GIWK oraz pod wykonaniu i uczynnieniu sieci wodociągowej z etapu I – odrębne opracowanie o uzgodnieniu UD-1036/2018 z dnia 08.11.2018 r.
8. Uczynnienie projektowanego przyłącza kanalizacji sanitarnej będzie możliwe po wybudowaniu i przekazaniu na majątek GIWK projektowanej sieci kanalizacji sanitarnej (odrębne opracowanie o uzgodnieniu UD-1036/2018 z dnia 08.11.2018 r.) i zapewnieniu zrzutu ścieków.
9. Nad siecią wodociągową wykonać docelową niwelację terenu, tak aby zachowane było normatywne przykrycie rurociągów.
10. Warunki techniczne W-T/468/2018/KN z dnia 13.09.2018 r. oraz W-T//468A/2018/KN z dnia 03.12.2018 r. stanowią integralną część uzgodnienia dokumentacji.

Uzgodnienie ważne do dnia 12.12.2020 r.

Z up. Zarządu Spółki
Ewa K. Galska
Inspektor ds. technicznych







Wydział Dokumentacji Energetycznej
Energa-Operator SA Oddział w Gdańsku
ul. Marynarki Polskiej 130, 80-557 Gdańsk

Znak: EOP-3MMD-000843-2018/RS

Gdańsk, 29 października 2018 roku

UZGODNIENIE NR 843/B/3MMD/2018

Jednostka projektowa:	Pracownia Projektowa „Promar” Mariusz Szyszkowski Rożental, ul. Bielawska 8, 83-130 Pelplin
Projektant:	mgr inż. Mariusz Szyszkowski, upr. nr 181/Gd/2002 mgr inż. Marcin Malinowski, upr. nr POM/0208/POOE/10
Temat projektu:	Budowa drogi wewnętrznej łączącej wewnętrzny układ komunikacyjny na terenie PCL z ulicą Nową Portową w Gdańsku
Adres inwestycji:	Gdańsk, obręb 0275, działki nr: 3/182, 3/190, 3/191; obręb 0253, działki nr: 9/7, 15/4; obręb 0755, działka nr 26/41
Inwestor:	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o. o., ul. Żaglowa 11, 80-560 Gdańsk
Linia WN:	1434 i 1477, prześła 20-27
Zakres uzgodnienia:	branżowe, skrzyżowanie z linią WN 110 kV

- Uwagi:
- W trakcie realizacji projektu lub wykonywania prac należy uwzględnić wymagania:
 - Normy PN-E-05100-1:1998 „Elektroenergetyczne linie napowietrzne – Projektowanie i budowa”.
 - Normy PN-EN 50341-3-22:2010 „Elektroenergetyczne linie napowietrzne prądu przemiennego powyżej 45kV”.
 - Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 roku odnośnie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych na terenach przeznaczonych pod zabudowę i w miejscach dostępnych dla ludności.
 - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych.
 - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 roku w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.
 - Instrukcji organizacji bezpiecznej pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych należących do ENERGA-OPERATOR SA z dnia 12.05.2016 roku.
 - Instrukcji bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu prac ziemnych w pobliżu urządzeń należących do ENERGA-OPERATOR SA z dnia 01.06.2016 roku.
 - Praca sprzętu i maszyn budowlanych bezpośrednio pod linią lub w odległości mniejszej niż 15 m od rzutu skrajnych przewodów czynnej linii 110 kV, należy prowadzić zgodnie z Instrukcją Organizacji Bezpiecznej Pracy przy Urządzeniach Elektroenergetycznych lub uzgodnić w Energa-Operator SA Oddział w Gdańsku wyłączenie linii.
 - Wyłączenia linii, dopuszczenia do prac, są realizowane odpłatnie wg Taryfy Energa-Operator SA.
 - Uzgodnienie niniejsze ważne jest wraz z ostatecznym projektem Energa-Operator SA Oddział w Gdańsku projektem zagospodarowania terenu.
 - Ewentualne kolizje z siecią elektroenergetyczną SN i nn uzgodnić z Rejonem Dystrybucji w Gdańsku.
 - Należy wymienić przewody w całej sekcji odciągowej krzyżująca drogę wewnętrzną. W związku z tym należy wystąpić z wnioskiem o określenie warunków przebudowy sieci w celu usunięcia kolizji zgodnie z informacją zawartą na naszej stronie internetowej: http://www.energa-operator.pl/infrastruktura/przebudowa_sieci/kolizje_z_innymi_inwestycjami.xml**
 - Uzgodnienie jest ważne 2 lata.

Załączniki:

- Projekt zagospodarowania terenu – 1 egz.

Inżynier
ds. Dokumentacji Energetycznej

Rafał Szczepiński

Niniejsze uzgodnienie nie zwalnia od obowiązku dotrzymania procedury poprzedzającej rozpoczęcie robót budowlanych określonej w ustawie z dnia 7 lipca 1994 Prawo Budowlane oraz od odpowiedzialności w zakresie stosowania obowiązujących przepisów budowy i norm.

T +48 58 527 95 95
F +48 58 527 95 17

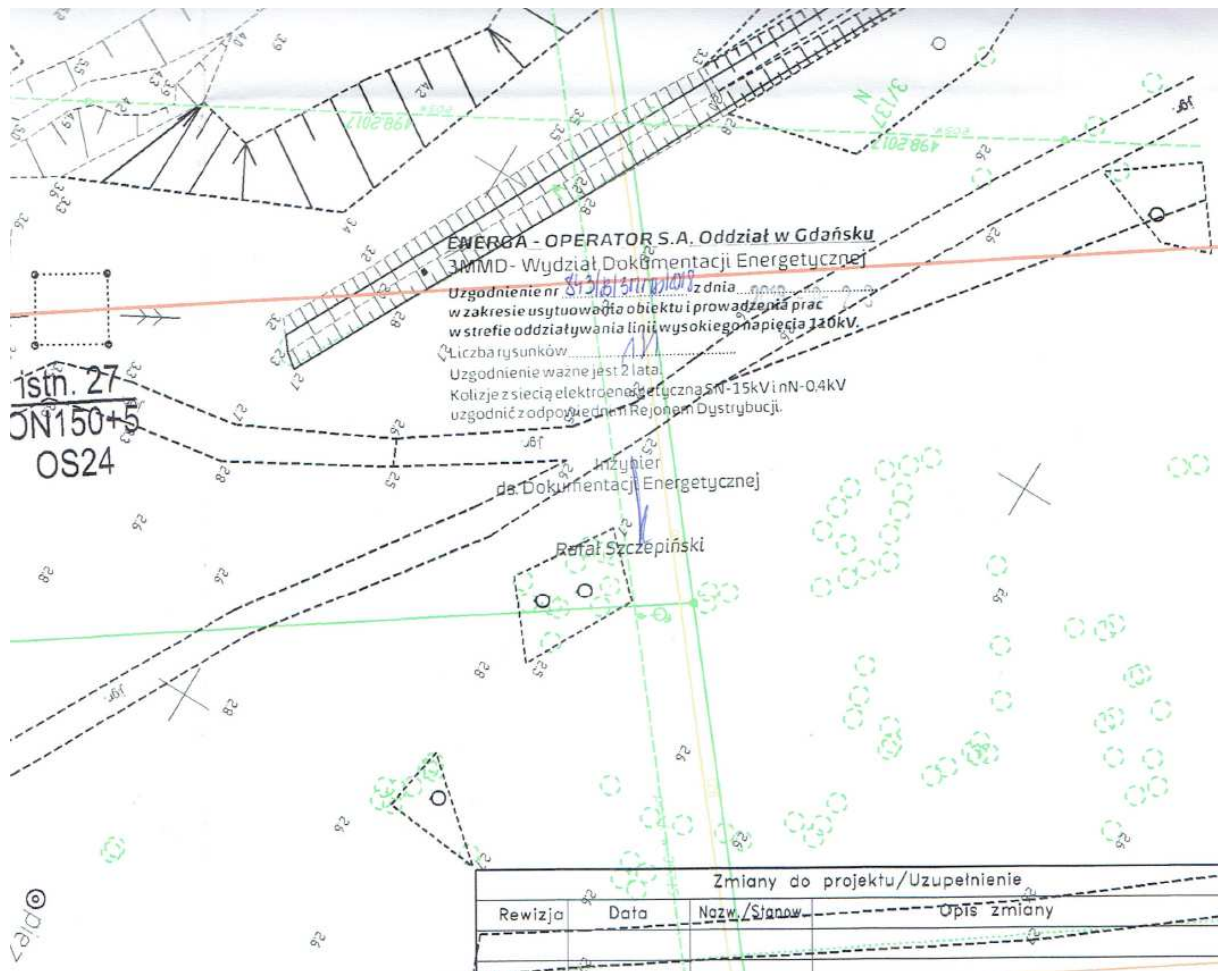
Regon 190275904-00036
NIP 583-000-11-90

ENERGA-OPERATOR SA
Oddział w Gdańsku
ul. Marynarki Polskiej 130, 80-557 Gdańsk
operator.gdansk@energa.pl
energa-operator.pl

Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ
VII Wydział Gospodarczy KRS
KRS 0000033455

nr konta: 28 1050 0086 1000 0090 3005 4747
Kapitał zakładowy/wpłacony 1 356 110 400 zł







Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.
Oddział Zakład Gazowniczy w Gdańsku
ul. Wałowa 41/43, 80-858 Gdańsk
tel. 58 326 35 00, faks 58 326 35 04

Dział Zarządzania Majątkiem Sieciowym
ul. Wałowa 41/43, 80-858 Gdańsk
uzgodnienia.gdansk@psgaz.pl

UZGODNIENIE NR 11261/BR/OTI/2018
z dnia: 2018-10-22

Zadanie: Budowa drogi wewnętrznej łączącej układ komunikacyjny na terenie PCL Etap II.

Opracowanie: Projekt zagospodarowania terenu

Miejscowość: Gdańsk (gm. m. Gdańsk)

Adres: ul. Nowa Portowa

Projektant: Stanisław Hasse, upr. nr: POM/0204/POOS/08

Inwestor: Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o. ul. Żaglowa 11 80-560 Gdańsk

Opracowanie jw. UZGADNIA SIĘ.

Warunki uzgodnienia zawarto na drugiej stronie.

11261/BR/OTI/2018

Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o., ul. Krucza 6/14, 00-537 Warszawa
Oddział Zakład Gazowniczy w Gdańsku, ul. Wałowa 41/43, 80-858 Gdańsk
KRS 0000374001, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy KRS
NIP 525 24 96 411, REGON 142739519, Kapitał Zakładowy: 10 454 206 550 zł
www.psgaz.pl

Warunki uzgodnienia:

1. Rozpoczęcie robót należy zgłosić pisemnie w siedzibie właściwej dla terenu inwestycji Gazowni, nie później niż 7 dni przed planowanym terminem ich rozpoczęcia.
2. W przypadku natrafienia na niezinwentaryzowaną sieć gazową należy wstrzymać prace i niezwłocznie powiadomić właściwą, dla terenu inwestycji, Gazownię.
3. Wszelkie uszkodzenia sieci gazowej Inwestor i Wykonawca zobowiązani są usunąć własnym kosztem i staraniem. Inwestor/Wykonawca w związku z uszkodzeniem, ponosi odpowiedzialność z tytułu szkody wynikowej poniesionej przez Polską Spółkę Gazownictwa sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy. O uszkodzeniu sieci gazowej sprawca zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić Pogotowie Gazowe tel. nr 992.
4. Uzgodnienie jest ważne przez okres 24 miesięcy od daty jego wydania.
5. Wszelkie zmiany w dokumentacji projektowej, dokonane po wydaniu niniejszego uzgodnienia, wymagają ponownego uzgodnienia projektu w PSG sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy, Dział Zarządzania Majątkiem Sieciowym/Gazownia.
6. Za aktualność mapy do celów projektowych i jej zgodność z stanem rzeczywistym terenu odpowiada projektant.
7. Skrzyżowania wykonać zgodnie z załączonym technicznym rozwiązaniem kolizji.
8. W pobliżu istniejącej sieci gazowej roboty ziemne wykonywać ręcznie.
9. Szczegółowy przebieg tras istniejących gazociągów należy ustalić na budowie, na podstawie przekopów kontrolnych i potwierdzić wpisem do Dziennika Budowy.
10. Przy układaniu obcego uzbrojenia należy zachować wszystkie wymagane odległości od istniejącej/projektowanej sieci gazowej.
11. Gazociągi zabezpieczyć zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 04.06.2013 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie (Dz.U. z 2013 r., poz. 640).
12. Zachować normatywne przykrycie gazociągu w odniesieniu do projektowanych rzędnych terenu.
13. Nie dopuszcza się obniżenia rzędnej terenu nad istniejącym gazociągiem/przyłączem średniego/niskiego ciśnienia, powodującego zmniejszenie wielkości jego przykrycia poniżej 0,80m.
14. W strefie kontrolowanej, nie należy wznosić obiektów budowlanych, urządzać stałych składów i magazynów oraz podejmować działań mogących spowodować uszkodzenia gazociągu podczas jego użytkowania. Wszelkie prace w strefie kontrolowanej mogą być prowadzone tylko po wcześniejszym uzgodnieniu sposobu ich wykonania z właściwą Gazownią.
15. Należy odbudować system oznakowania gazociągu za pomocą taśmy ostrzegającej
16. Linie kablowe należy lokalizować poza strefą kontrolowaną gazociągu.
17. Linie kablowe na skrzyżowaniach z gazociągami należy prowadzić w rurach ochronnych.
18. Skrzyżowania z gazociągiem, przed zasypaniem, zgłosić do odbioru we właściwej Gazowni.
19. Przewiert i przeciski, przy skrzyżowaniach z gazociągami, wykonać pod nadzorem przedstawiciela Gazowni / Placówki.

KIEROWNIK

Pieczęć i podpis Sekcja Ewidencji Majątku i Uzgodnień


Kamil Barnaś

Osoba do kontaktu: Anna Gołuńska (anna.golunska@psgaz.pl)

Otrzymują:

1. Projektant
2. a/a

11261/BR/OTI/2018

Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o., ul. Krucza 6/14, 00-537 Warszawa
Oddział Zakład Gazowniczy w Gdańsku, ul. Wielowa 41/43, 80-358 Gdańsk
KRS 0000374001, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy KRS
NIP 525 24 96 411, REGON 142739519, Kapitał Zakładowy: 10 454 206 550 zł
www.psgaz.pl

PERN S.A.

ul. Wyszogrodzka 133, 09-410 Płock

e-mail: pern@pern.pl

tel: +48 (24) 266 23 00

fax: +48 (24) 266 22 03

www.pern.pl

PERN

Płock, dnia 27 listopada 2018 roku

Nasz znak: TRNN.5117.238.2018

Wasz znak: 125/10/2018

Gdańska Agencja Rozwoju

Gospodarczego Sp. z o.o.

Ul. Żaglowa 11

80-560 Gdańsk

Adres korespondencyjny:

Pracownia Projektowa „PROMAR”

Rożental, ul. Bielawska 8

83-130 Pelplin

Dotyczy: projektu budowy drogi wewnętrznej łączącej wewnętrzny układ komunikacyjny na terenie PCL z ul. Nową Portową w Gdańsku w miejscu skrzyżowania z rurociągami naftowymi i linią światłowodową PERN S.A.

W odpowiedzi na pismo z dnia 23.08.2018r informujemy, że akceptujemy zakres planowanych robót zawartych w projekcie architektoniczno – budowlanym. Jednocześnie zobowiązujemy projektanta do przedłożenia przed rozpoczęciem robót w PERN S.A. projektu wykonawczego wraz ze Specyfikacją Techniczną Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych w celu uzgodnienia i wydania warunków dla etapu wykonawstwa.

Warunki niniejszego uzgodnienia ważne są na okres 3 lat.

Przedmiotową sprawę prowadzi Zespół Administracji Nieruchomościami IR tel. 24 2662667 lub 2662668.

Załączniki:

- projekt budowlany

Do wiadomości:

1. ERP
2. TRNN a/a IK

Dyrektor Pionu Technicznego

Maciej Bruss

Zarząd Spółki

Igor Wasilewski
Prezes ZarząduRafał Miland
Wiceprezes ZarząduSławomir Stachowicz
Wiceprezes ZarząduMateusz Wadejko
Wiceprezes ZarząduTadeusz Zwierzyński
Wiceprezes Zarządu

Krajowy Rejestr Sądowy - Rejestr Przedsiębiorców w Sądzie Rejonowym dla m. st. Warszawy w Warszawie XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego Nr KRS 0000069559 NIP: 774 - 00 - 03 - 097. Wysokość kapitału zakładowego i wpłaconego: 1 235 977 500 zł



OT/MS/18/JK

Gdańsk, 08.11.2018

Pracownia Projektowa
PROMAR
Ul. Bielawska 8
83-130 Pelplin

W odpowiedzi na Państwa pismo nr 124/10/2018 z dnia 12 października br. dotyczące uzgodnień projektu: Budowa drogi wewnętrznej łączącej układ komunikacyjny na terenie PCL z ul. Nowa Portowa w Gdańsku Grupa LOTOS S.A. uzgadnia projekt w wersji z dnia 6.11.018 br. Osoba do kontaktu Jan Klecha tel. 58- 308-8045.

Z poważaniem


DYREKTOR ds. TECHNIKI
Tomasz Branicki

Grupa LOTOS S.A., ul. Elbląska 135, PL 80-718 Gdańsk
tel. +48 58 308 71 11, +48 58 308 81 11; fax +48 58 301 88 38; e-mail: lotos@grupalotos.pl; www.lotos.pl
Sąd Rejonowy Gdańsk Północ w Gdańsku, VII Wydział Gospodarczy KRS, Nr KRS: 0000106150; NIP 583-000-09-60; REGON 190541636; BDO 000019759
Kapitał zakładowy 184.873.362 PLN wpłacony w całości

interiaPOCZTA**Temat: ODP: Nowa Portowa****Data:** 2018-11-19 9:00**Od:** "Marcin Nietupski" <M.Nietupski@europrojekt.pl>**Do:** promar@interia.eu;**Dw:::** zaborowski@anmar.gda.pl;

Dzień dobry,

Opiniuje pozytywnie z uwagą, przesłana dokumentacja projektowa w zakresie powiązania z dokumentacją: "Budowa układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku - PCL - odcinki 1, 2, 4" (w tym, dla Zadania II układ jednojezdniowy dla odcinka 2 od km 0+570 do km 1+244,35 (granica terenów Gminy Miasta Gdańska)":

- należy uzyskać uzgodnienie projektu z Gdanskim Zarządem Drog i Zieleni w Gdańsku (przyszły Zarządca Drog).

Zmiany wprowadzone niniejszą dokumentacją zamienną nie są istotnym odstępianiem od zatwierdzonego projektu budowlanego w rozumieniu Art. 32a Ustawy o szczególnych zasadach przygotowywania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Pozdrawiam,
Marcin Nietupski
e-mail: m.nietupski@europrojekt.pl
tel.: +48 58 323 99 84



Od: promar@interia.eu
Do: m.nietupski@europrojekt.pl, zaborowski@anmar.gda.pl
Data: 2018-11-16 16:19
Temat: Nowa Portowa

Witam.

W załączeniu przesyłam z prośbą o uzgodnienie poprawione plany sytuacyjne:

1. Układ NP 2/2 - z uwzględnieniem zjazdu na drogę wewnętrzną i z przesunięciem zjazdu na teren Goodmana. Zmianie ulega lokalizacja oświetlenia chodnika i ścieżki rowerowej (z uwagi na przesunięcie zjazdów)
 2. Układ NP 1/2 - z uwzględnieniem zmian j/w dodatkowo zmianie misi ulec lokalizacja oświetlenia jezdni głównej - zmiana na planie. W tym etapie skrócony zostaje odcinek NP realizowanej etapowo.
- Dla oświetlenia wykonano obliczenia fotometryczne - w załączeniu.

Prośba o akceptację rozwiązań.

Pozdrawiam:

Mariusz Szyszkowski
tel. kom. 531-406-567 [załącznik "Nowa_portowa.pdf" został usunięty przez użytkownika Marcin Nietupski/EUROPROJEKT] [załącznik "NowaPortowa_rys1_etap.pdf" został usunięty przez użytkownika Marcin Nietupski/EUROPROJEKT] [załącznik "NowaPortowa_rys2_docel.pdf" został usunięty przez użytkownika Marcin Nietupski/EUROPROJEKT]



Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk
tel.: +48 58 737 91 00
fax: +48 58 737 94 85
e-mail: info@portgdansk.pl, www.portgdansk.pl

Gdańsk, dn. 11.01.2019 r.

IP/ 15./ 2019/ WJ

Sz. Pan
Mariusz Szyszkowski
Pełnomocnik
Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.

Pracownia Projektowa „PROMAR”
ul. Bielawska 8
83-130 Pelplin, Rożental

dot.: uzgodnienia dokumentacji projektowej „Budowy drogi wewnętrznej łączącej wewnętrzny układ komunikacyjny na terenie PCI z ulicą Nowa Portowa w Gdańsku”, tom PZT oraz tom Projekt Architektoniczno – Budowlany; opracowania z października 2018 r. dot. odcinka od włączenia w wewnętrzny układ drogowy PCI do zjazdu na ul. Nowa Portowa

W odpowiedzi na Państwa prośbę z dn. 31.10.2018 r., sygn. 135/10/2018 (data wpływu 02.11.2018 r.), o uzgodnienie Projektu Budowlanego „Budowy drogi wewnętrznej łączącej wewnętrzny układ komunikacyjny na terenie PCI z ulicą Nowa Portowa w Gdańsku”, tom PZT oraz tom Projekt Architektoniczno – Budowlany; opracowania z października 2018 r. dot. odcinka od włączenia w wewnętrzny układ drogowy PCI (oznaczony na rysunkach jako początek opracowania km 0+000,00) do zjazdu na projektowaną wg odrębnego opracowania ul. Nowa Portowa, po zapoznaniu się z w/w dokumentacją projektową oraz uzyskanych podczas spotkania w dn. 21.12.2018 r. wyjaśnieniach Inwestora, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA uzgadnia przedmiotowy projekt bez uwag.

Pozostajemy do dyspozycji dla kontynuowania współpracy, kontakt:
Włodzimierz.Jaworski@portgdansk.pl; tel. (+48) 58 737 95 39; 601 994 375.

Z poważaniem

WICEPREZES ZARZĄDU
DS. INFRASTRUKTURY
WICEPREZES ZARZĄDU
DS. FINANSOWYCH
Marcin Osowski
Sławomir Michalewski

k.o.:

- GARG Sp. z o.o., 80-560 Gdańsk, ul. Żaglowa 11,
- ZMPG: NH, IU, IUL, IUE, IUG, FAT, NB, IP- a/a

NIP: 583-24-61-866
Konto: Bank PKO BP S.A.
Nr: 58 1020 1811 0000 0602 0094 5857
KRS: 0000040398
Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku
VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Kapitał zakładowy / wpłacony: 2 110 870,00 PLN

Zarząd Spółki:
Łukasz Greinke - Prezes Zarządu
Marcin Osowski - Wiceprezes Zarządu
Sławomir Michalewski - Wiceprezes Zarządu



Gdańsk, dnia 08.03.2019r.

UZGODNIENIE NR GZDiZ-ZD-6330-84(2)-2019-AD-1192

Uzgodnienia się pozytywnie	Projekt budowlany drogi wewnętrznej wraz z włączeniem do ul. Nowej Portowej objętej decyzją ZRID nr WUiA.I.6740.2002-3.2015-3-TS.248572 z dn. 22.12.2015r. do granicy działki nr 3/192, obr. 275 w Gdańsku
W liniach rozgraniczających	dz. nr 3/116 i dz. nr 3/117, obr. 275 w Gdańsku wg szczegółowego zakresu i lokalizacji określonej na planie sytuacyjnym stanowiącym integralną część niniejszej opinii
Inwestor	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o. ul. Żaglowa 11 80-560 Gdańsk

Zgodnie z poniższymi uwarunkowaniami:

- Niniejsze uzgodnienie nie stanowi przyznania prawa do dysponowania terenem w/w działek na realizację przedmiotowej inwestycji. Prawo do terenu należy uzyskać od właściciela/zarządcy terenu.
- Wody opadowe z terenu działek objętych inwestycją nie mogą być odprowadzone na teren działek sąsiednich i odwrotnie.
- W wykopach otwartych należy przewidzieć wymianę gruntu rodzimego z zagęszczeniem warstwami mieszanki dowiezionej celu uzyskania prawidłowego współczynnika zagęszczenia podłoża w miejscu wykopu.
- Zasypkę wykopów wykonać zgodnie z normą PN-S-02205 i zagęszczeniem jej według wymogów podanych w punkcie 2.11.4. normy.
- Szczegółowe warunki zajęcia pasa drogowego, warunki przywrócenia pasa drogowego do poprzedniego stanu użyteczności po wykonanych robotach, a w szczególności zasady usuwania usterek i wad technicznych powstałych w ciągu 24 miesięcy od daty odbioru pasa drogowego, zarządca drogi określi w zezwoleniu na zajęcie pasa drogowego w celu prowadzenia robót związanych z inwestycją.
- Projekt docelowej organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie i należy uzgodnić z organem zarządzającym ruchem w Gdańsku.
- Na czas prowadzenia robót należy opracować projekt organizacji ruchu i uzgodnić go z organem zarządzającym ruchem drogowym w Gdańsku.
- W przypadku kolizji w/w inwestycji z istniejącymi w pasie drogowym urządzeniami lub elementami sieci (w tym kolizji z kablami energetycznymi), inwestor zobowiązany jest do uzgodnienia powyższego z właściwymi gestorami sieci, dokonując na własny koszt przełożenia lub zabezpieczenia uzgodnionej sieci.
- W przypadku zaistnienia awarii lub uszkodzenia jakichkolwiek urządzeń podziemnych w wyniku prowadzonych robót, Inwestor będzie zobowiązany na swój koszt i własnym staraniem naprawić wyrządzone szkody.
- Koszt budowy (przebudowy) lub modernizacji urządzeń nawierzchni w pasie drogowym związanych z realizacją zadania ponosi inwestor, na którym spoczywa również obowiązek wykonania wszelkich prac.
- Do obowiązków Inwestora należy:
 - w celu zapewnienia należytej ochrony dróg publicznych, po których poruszać się będą pojazdy inwestora lub jego wykonawcy lub podwykonawców prowadzących prace budowlane, uzgodnienie z Gdańskim Zarządem Dróg i Zieleni sposobu obsługi komunikacyjnej placu budowy i zawarcie odrębnej umowy o ochronę drogi, przy czym inwestor zobowiązany jest

Gdański Zarząd Dróg i Zieleni | ul. Partyzantów 36 | 80-254 Gdańsk

tel. 58 341 20 41 | faks 58 52 44 609 | info@gzdiz.gda.pl | www.gzdiz.gda.pl

2

pisemnie zgłosić GZDiZ co najmniej na jeden miesiąc przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac budowlanych (w tym także wywozu ziemi, czy prac archeologicznych), zamiar ich rozpoczęcia wraz z propozycją trasy dojazdu pojazdów budowy,

- usunięcie uszkodzeń w drogach prowadzących do placu budowy spowodowanych środkami transportu inwestora, jego wykonawcy lub podwykonawców,
- bieżące i systematyczne oczyszczanie dróg, po których poruszać się będą pojazdy inwestora lub jego wykonawcy lub podwykonawców prowadzących prace budowlane, w tym w szczególności okolicy zjazdu na teren placu budowy z błota, ziemi i innych zanieczyszczeń nawiezionych przez te pojazdy, wraz z wywozem zebranego piasku z nieczystościami do zakładu utylizacyjnego.

12. Integralną część niniejszego uzgodnienia stanowi załącznik graficzny ostemplowany pieczęcią tut. Zarządu, zawierający numer uzgodnienia, datę oraz ilość załączników.

13. Niniejsze uzgodnienie ważne jest do dnia **08.03.2021r.**

Uwagi dodatkowe:

1. Zgodnie z oświadczeniem Inwestora z dnia 05.03.2019r., zarząd i utrzymanie rowów oraz zbiorników retencyjnych w rejonie projektowanej drogi pozostaje w gestii Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego.
2. Niniejsze uzgodnienie jest ważne łącznie z pozostałymi uzgodnieniami branżowymi.
3. Projekt j/w, należy skoordynować z realizacją wszystkich branż dotyczących w/w inwestycji.
4. Prace należy skoordynować z realizacją decyzji zamierzenia inwestycyjnego objętego decyzją ZRID o nr WUiA.I.6740.2002-3.2015-3-TS.248572 z dn. 22.12.2015r.
5. Zgodnie z prawem budowlanym za rozwiązania projektowe oraz zgodność opracowania z obowiązującymi przepisami, w tym techniczno-budowlanymi oraz jego jakość, odpowiedzialność ponosi projektant oraz osoba sprawdzająca projekt.

p.o. ZASTĘPCY KIEROWNIKA
Dział Uzgodnień

Łukasz Budziński

7. CZĘŚĆ RYSUNKOWA