



Gdański  
Zarząd Dróg  
i Zieleni



GZDiZ.ZR.6304.2.109.2022.AG.591

Gdańsk, 25.02.2022 r.



**Wydział Projektów Inwestycyjnych**  
ul. Nowe Ogrody 8/12  
80-803 Gdańsk

**Dot. Budowy bezkolizyjnego przejazdu przez LK nr 9 w formie tunelu drogowego w ul. Sandomierskiej.**

W odpowiedzi na wniosek w powyższej sprawie, Gdański Zarząd Dróg i Zieleni przekazuje następujące wytyczne:

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

- Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.),
- Wymogami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2016 r. poz. 124 z późn. zm.),
- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.
- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.
- Uchwałą nr XXXVIII/976/21 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 sierpnia 2021 r. w sprawie zasad postępowania z zielenią na terenie Gminy Miasta Gdańska,
- Zarządzeniem nr 1621/17 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 5 września 2017 r. w sprawie wprowadzenia standardów technicznych oraz wytycznych w zakresie systemu prowadzenia osób niewidomych w rejonie przejść dla pieszych na terenie miasta Gdańska,
- Zarządzeniem nr 1753/20 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 18 grudnia 2020 r. w sprawie przyjęcia Gdańskiego Standardu Ulicy Miejskiej (GSUM) oraz określenia zasad wprowadzenia dodatkowych elementów do procesu przygotowania projektów budowy lub przebudowy dróg publicznych zgodnie z Gdańskim Standardem Ulicy Miejskiej (GSUM),
- Zarządzeniem nr 1746/21 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 9 listopada 2021 w sprawie wprowadzenia Szczegółowych standardów dostępności dla kształtowania przestrzeni i budynków w mieście Gdańsku – Poradnik projektowania uniwersalnego.

**2. Uwagi do projektowania:**

- Zgodnie z Uchwałą nr XXXVIII/976/21 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 sierpnia 2021 r. w sprawie zasad postępowania z zielenią na terenie Gminy Miasta Gdańska należy opracować operat dendrologiczny, wykazujący wartościowe okazy drzew i krzewów wraz z zaleceniami i wytycznymi mającymi na celu jak największe zachowanie zieleni w procesie inwestycyjnym
  - W operacie należy zawrzeć wytyczne do zmian projektu oraz etapu realizacji mające na celu minimalizację kolizji zamierzenia z zadrzewieniem, na które będzie oddziaływać inwestycja. Wytyczne należy opracować na podstawie analiz przewidywanych kolizji z istniejącymi drzewami i krzewami wynikających z realizacji przedsięwzięcia zgodnie z planowanym zakresem.
  - Ww. wytyczne winny obejmować wszystkie części anatomiczne drzewa: korzenie, pień/pnie oraz koron.

- W opracowywanym operacie zaleca się wyznaczenie i przedstawienie na załączniku graficznym stref ochrony drzew i krzewów.
  - Rozwiązania projektowe przyjmować w oparciu o ww. opracowania z zakresu br. zieleni.
  - Rozwiązania techniczne wprowadzone w projekcie winny pozwalać na swobodny przejazd pojazdów transportu zbiorowego. Rozwiązania techniczne w zakresie geometrycznego bezkolizyjnego przejazdu należy zaopiniować w ZTM.
  - W związku z przystąpieniem Biura Rozwoju Gdańska do opracowania MPZP (na obszarze objętym inwestycją), skrajnię drogi należy przyjąć do planowanej klasy drogi w ciągu której usytuowany zostanie obiekt inżynierski z buforem.
  - W zależności od trybu postępowania inwestycyjnego należy dostosować parametry geometryczne drogi, jak i samego obiektu inżynierskiego do struktury rodzajowej ruchu oraz klasy drogi. Wskazuje się, iż Biuro Rozwoju Gdańska przystąpiło do opracowania MPZP (na obszarze objętym inwestycją).
  - Projekt zagospodarowania terenu należy sporządzić na aktualnej kopii mapy do celów projektowych w skali 1:500 z pieczęcią poświadczającą, że niniejszy dokument został opracowany w wyniku prac geodezyjnych i kartograficznych, których rezultat zawiera operat techniczny wpisany do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego lub oświadczeniem wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji.
  - Należy zapewnić min. 2m szerokość użytkową chodnika na nowo projektowanym odcinku drogi oraz na obszarach dróg na których dokonywana będą korekty geometryczne z możliwością lokalnego zawężenia.
  - Konstrukcję drogi dostosować do przyjętej na podstawie analizy ruchu kategorii ruchu.
  - Należy zapewnić normatywne skomunikowanie terenów przyległych do drogi. W zakresie objętym inwestycją przewidzieć przebudowę zjazdów – na zjazdach zachować niweletę i materiał chodnika. W projekcie załączyć stosowne przekroje potwierdzające powyższe.
  - Nie należy projektować wąskich pasów zieleni, ze względu na późniejsze problemy utrzymaniowe. W takich przypadkach należy poszerzać chodnik do granicy działki lub zastosować zabruki.
  - Wycinkę zieleni należy ograniczyć do bezwzględnie minimum.
  - Zapewnić dostępność projektowanej infrastruktury dla osób niepełnosprawnych, o ograniczonej sprawności ruchowej, niedowidzących i niewidomych.
  - Należy opracować projekt wielobranżowy z podziałem na poszczególne projekty branżowe.
  - Mając na uwadze zabezpieczenie potrzeb dla pojazdów nienormatywnych zasadne wydaje się uwzględnienie w projekcie awaryjnego przejazdu w poziomie szyn dla tej grupy pojazdów. Przejazd powinien być zabezpieczony, a jego użytkowanie powinno być możliwe wyłącznie po uzyskaniu odpowiednich zezwoleń i spełnieniu wymagań określonych przez zarządcę przejazdu.
3. Wytyczne do infrastruktury:
- Wyposażenie techniczne drogi, tj.:
    - kanalizacja deszczowa – projekt należy opracować na podstawie warunków wydanych przez Gdańskie Wody; przy składaniu wniosku do uzgodnienia w tut. Zarządzie, należy uzyskać uzgodnienie Gdańskich Wód wraz z ostatecznym załącznikiem graficznym;
    - oświetlenie drogi i przejść dla pieszych – przedstawiona koncepcja przebiegu tunelu drogowego wymaga budowy nowej infrastruktury oświetleniowej w planowanym do wybudowania tunelu oraz na przebudowywanych odcinkach ul. Sandomierskiej, które stanowią będą dojazdu do obiektu (w tym wymiana istniejącej sieci oświetlenia na odcinku od Trakt Św. Wojciecha do torów PKP). O warunki techniczne projektowania, wykonania i przekazania w użytkowanie oświetlenia wystąpić do GZDiZ, przedstawiając zakres planowanej inwestycji na aktualnym planie sytuacyjnym.
    - Kanał technologiczny lub kanalizacja kablowa – ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zmianami) nałożyła obowiązek lokalizowania w pasie drogowym kanału technologicznego w trakcie budowy lub przebudowy drogi. W związku z powyższym należy przewidzieć budowę kanałów technologicznych we wszystkich nowych i modernizowanych ulicach. O wydanie warunków technicznych projektowania, wykonania i przekazania w użytkowanie kanału technologicznego wystąpić do GZDiZ.
    - W przypadku potrzeby projektowania, budowy bądź modernizacji sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach w ciągu ul. Sandomierskiej należy wystąpić do GZDiZ o wydanie warunków technicznych projektowania, wykonania i przekazania w użytkowanie sygnalizacji świetlnej.
  - Włazy/ zwieńczenia studni projektować w nawierzchni jednorodnej (poza krawężnikami), niedopuszczalne jest lokalizowanie wjazdu studni częściowo np. w chodniku i częściowo w pasie zieleni.

- Lokalizację włączów studni infrastruktury technicznej sytuować poza przejściami dla pieszych, w szczególności w obszarze nawierzchni fakturowej dla osób niewidomych i niedowidzących oraz ciągami pieszymi. Preferuje się w miarę możliwości lokalizowanie studni w opaskach zewnętrznych i wewnętrznych lub pasach technicznych.
- Elementy infrastruktury jak: słupy oświetleniowe, szafki elektryczne i telekomunikacyjne nie mogą zawęzać szerokości użytkowej ciągów pieszych.
- Szafki oświetleniowe/energetyczne zaleca się grupować z zastosowaniem maskowania, w przypadku projektowania nowych szafek lub przebudowy istniejących – o wzór maskowania szafki wystąpić na adres e-mail: [gzdz-pp@gdansk.gda.pl](mailto:gzdiz-pp@gdansk.gda.pl). Pojedyncze oraz zgrupowane szafki winne być zlokalizowane w miejscach, w których w przypadku awarii urządzeń dostęp służb serwisowych nie będzie zakłócał ruchu odbywającego się na przebudowywanej ulicy. Lokalizacja urządzeń winna zostać zaprojektowana w sposób niezakłócający krajobrazu przestrzeni publicznej.
- Zachować normatywne odległości budowanych sieci i obiektów od innych urządzeń/obiektów podziemnych.
- Infrastrukturę techniczną naziemną typu hydranty/ złącza projektować jako podziemne.

#### 4. Wytyczne do tunelu:

- Skrajnia pozioma obiektu inżynierskiego powinna zapewniać zlokalizowanie wszystkich elementów drogi zgodnie z docelowymi warunkami drogowymi dla projektowanej ulicy Nowej Sandomierskiej. Skrajnia pionowa tunelu powinna wynosić min. 4,7 m.
- Z uwagi na zapewnienie odpowiedniej dostępności pieszej i rowerowej, tunel drogowy powinien uwzględniać potrzeby ruchu pieszo i rowerowego w tym rejonie. Parametry infrastruktury dla pieszych i rowerzystów powinny być dostosowane do potoków ruchu pieszo i rowerowego.
- Tunel należy wyposażać w systemy, urządzenia i instalacje przewidziane w „Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.” wraz z aktami zmieniającymi.
- Należy zapewnić dogodny dostęp serwisowy do zainstalowanych urządzeń, które powinny być rozmieszczone w sposób umożliwiający serwis przy zamknięciu tylko jednego pasa ruchu.
- Wyposażenie tunelu ze względu na agresywne środowisko powinno być dedykowane do tuneli drogowych, elementy metalowe w postaci obudów, mocowań, rozdzielni wykonane z stali nierdzewnej.
- Wszystkie instalacje zainstalowane w tunelu muszą mieć możliwość przekazywania alarmów i sterowania z Centrum Zarządzania Tunelem zlokalizowanego przy ul. Wielopole 15.
- Dodatkowo system monitoringu wizyjnego powinien posiadać detekcję zdarzeń.
- Projekt każdej instalacji musi być przekazany do akceptacji GZDiZ.

#### **Jednocześnie informujemy, że:**

- Wszelkie rozwiązania projektowe wymagają uzgodnienia z zarządcą infrastruktury kolejowej.
- Ze względu na lokalizację projektowanego tunelu w obszarze przekroczenia linii kolejowej E-65 przez planowany przebieg przedłużenia linii kolejowej przez Dzielnice Gdańsk Południe należy wykluczyć ewentualne kolizje – uzyskać opinię jednostki opracowującej STEŚ dla projektu PKM Południe
- Rozwiązanie projektowe winno uzyskać pozytywną opinię Pełnomocnika Prezydenta Miasta Gdańska ds. pieszych oraz Zarządu Transportu Miejskiego.
- Należy przewidzieć opracowanie projektów usunięcia kolizji,
- Projekt docelowej organizacji ruchu powinien stanowić odrębne opracowanie oraz uzyskać niezbędne uzgodnienie organu zarządzającego ruchem w Gdańsku (po uzyskaniu uzgodnienia projektu budowlanego branży drogowej),
- Przy składaniu każdego z wniosków należy dołączyć oryginalne i ważne pełnomocnictwo lub urzędowo poświadczony odpis pełnomocnictwa, udzielone przez inwestora pełnomocnikowi do reprezentowania go w sprawach związanych z przedmiotową sprawą,
- Uzgodnieniu podlegają wydzielone (odrębne) projekty branżowe.

ZASTĘPCA DYREKTORA  
ds. Zarządzania

Tomáš Wawrzonek