



ZARZĄD DRÓG I ZIELENI W GDAŃSKU



Siedziba: ul. Partyzantów 36, 80-254 Gdańsk
tel.: 58 341 20 41, fax: 58 52 44 609
e-mail: info@zdiz.gda.pl; www.zdiz.gda.pl

Gdańsk, dnia 07.05.2015r.

UZGODNIENIE NR 6330-63(4)-2015-PZ-722

Uzgadnia się pozytywnie	Projekt budowlany „Budowy trasy rowerowej wzdłuż wschodniej strony al. Józefa Hallera na odcinku od ul. Gdańskiej/Chrobrego do ul. Wczasy w Gdańsku” oraz projekt budowlany „Budowy trasy rowerowej wzdłuż zachodniej strony al. Józefa Hallera na odcinku od ul. Nadmorski Dwór do przystanku autobusowego Dworska” - z branży drogowej.
W liniach rozgraniczających ulicy/działki	al. Generała Józefa Hallera: działka nr 37/3 w obrębie 0022 działka nr 25/1 w obrębie 0022 działka nr 18/6 w obrębie 0034 działka nr 14/2 w obrębie 0022 wg. szczegółowego zakresu i lokalizacji określonej w dokumentacji projektowej.
Inwestor	Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska, ul. Żaglowa 11, 80-560 Gdańsk

Zgodnie z poniższymi uwarunkowaniami:

1. Uzgodnienie stanowi przyznanie prawa do dysponowania terenem pasa drogowego al. Generała Józefa Hallera: działek nr 37/3, 25/1 oraz 14/2 w obrębie 0022 oraz działki nr 18/6 w obrębie 0034 na realizację w/w zamierzenia drogowego.
2. Należy uzgodnić w tut. Zarządzie projekt usunięcia kolizji z oświetleniem.
3. Należy uzgodnić projekt odwodnienia drogi wraz z opinią Gdańskich Melioracji z tut. Zarządem.
4. Nawierzchnię zjazdów na całej długości działki drogowej należy wykonać w poziomie chodnika, zjazdy należy wykonać o konstrukcji wzmocnionej.
5. Na wysokości budynku przy ul. Hallera 232 przy zjeździe należy zastosować po obu stronach skosy 1:1, natomiast przy zatoce parkingowej skos w rejonie zjazdu powinien wynosić 1:1.
6. Przy istniejącej zatoce autobusowej należy zastosować skos wjazdowy 1:4, zamiast 1:1.
7. Koszty budowy (przebudowy) lub modernizacji urządzeń, nawierzchni w pasie drogowym związanych z realizacją zadania ponosi inwestor, na którym spoczywa również obowiązek wykonania wszelkich prac.
8. W przypadku kolizji przebudowy z istniejącymi w pasie drogowym urządzeniami lub elementami sieci, inwestor zobowiązany jest do uzgodnienia powyższego z właściwymi gestorami sieci, podczas przebudowy pasa drogowego dokonując na własny koszt przełożenia lub zabezpieczenia uzgodnionej sieci.
9. Inwestor ponosić będzie odpowiedzialność za ewentualne uszkodzenia w trakcie wykonywania robót istniejących sieci oraz zobowiązany będzie do ich naprawy na własny koszt.
10. Wody opadowe z terenu przedmiotowej inwestycji nie mogą być odprowadzone na teren działki drogowej ani na teren innych działek sąsiednich.
11. W okresie trwania budowy inwestycji inwestor zobowiązany jest do: usuwania uszkodzeń i zanieczyszczeń istniejącego terenu spowodowanych przez pojazdy budowy w celu utrzymania w należytym stanie dróg w rejonie budowy.
12. Należy zachować wszelkie parametry techniczne zawarte w projekcie.

13. Na czas prowadzenia robót należy opracować projekt organizacji ruchu i uzgodnić z organem zarządzającym ruchem w Gdańsku.
14. Należy opracować i uzgodnić z organem zarządzającym ruchem w Gdańsku (ZDiZ) projekt docelowej organizacji ruchu.
15. Przed przystąpieniem do robót inwestor winien wystąpić do Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku w celu uzyskania stosownej zgody na wejście w pas drogowy.
16. Po robotach należy uporządkować teren i doprowadzić do stanu użyteczności.
17. Wyposażenie wiaty powinno spełniać poniższe warunki i posiadać:
 - 1. Wiaty peronowe z panelami reklamowy**
 - 1.1. systemowa, modułowa, 4-8-panelowa z zamkniętych profili aluminiowych (80mmx80mm) z wewnętrznym żebrowaniem i bezpiecznymi szybami hartowanymi grubości 8mm mocowanych w gniazdach konstrukcji wsporczej za pomocą uszczeltek
 - 1.2. posadowiona na fundamencie prefabrykowanym betonowym
 - 1.3. konstrukcja wsporcza lakierowana proszkowo, kolor konstrukcji wsporczej zielony (RAL 6009 lub wg zaleceń Referatu Estetyzacji UM w Gdańsku)
 - 1.4. długości 4-15m
 - 1.5. wysokości 2,3-2,6 m
 - 1.6. głębokość 1,4m (wiata szeroka) lub 1,0 lub 0,7m (wiata wąska) zależna od szerokości peronu
 - 1.7. dach wypukły w kształcie łuku z dymionego poliwęglanu litego grubość 4mm z podświetlaną przednią krawędzią taśmą LED na całej długości
 - 1.8. wyposażona w aluminiową gablotę obustronnie przezroczystą (przód-szyba hartowana grub. 3mm; tył-poliwęglan lity grub. 2mm) o wymiarach 1250 mm x 930 mm zamocowaną do konstrukcji wsporczej w prawym module wiaty, z uchylnym skrzydłem na zawiasach zamykana kluczem uniwersalnym, z matówką, podświetlona taśmą LED po wewnętrznym obwodzie (bez dolnej krawędzi) gabloty przeznaczona na informację przystankową,
 - 1.9. wyposażona we wnętrzu w ławki wolnostojące o długości 1,4m, szer. 0,35 m o podporach jak konstrukcja wsporcza wiaty, z siedziskiem z bala drewnianego na wys. 45-50 cm od nawierzchni drogowej z oparciem mocowanym do konstrukcji wsporczej, zlokalizowane w środkowych modułach wiaty
 - 1.10. wyposażona w dwustronne aluminiowe panele reklamowe, umożliwiające prezentację plakatu o wymiarach 1800x1200 mm (w ścianie bocznej lewej strony wiaty, ścianie tylnej przy wiacie szerokiej, w ścianie tylnej w lewym module wiaty przy wiacie wąskiej)
 - 1.11. z doprowadzonym zasilaniem elektrycznym przeprowadzonym przepustami od źródła energii do wiaty, umożliwiającym podświetlenie panela reklamowego (przewody elektrycznej wychodzące z nawierzchni peronu do wiaty zabezpieczone rurą stalową)
 - 1.12. wyposażona w wyłącznik różnicowo-prądowy z członem przeciążeniowym oraz w ochronę przeciwporażeniową
 - 1.13. wyposażona w zintegrowany ze słupkiem konstrukcyjnym wiaty panel wykonany z aluminium lub tworzywa sztucznego na dwustronny znak informacyjny D 15 lub D 17. Światło tarczy znaku w panelu winno wynosić 460x575mm
 - 1.14. z oznakowaniem na szybach w dwa żółte pasy jako informacja o przegrodach szklanych
 - 1.15. wyposażona w piktogram o zakazie palenia tytoniu na peronach przystankowych oraz o zakazie naklejania ogłoszeń, ulotek i reklam
 - 1.16. z oprowadzeniem wody opadowej z dachu do poziomu posadowienia wiaty
 - 1.17. zabudowana nawierzchnią z kostki betonowej grub. 8 mm na powierzchni rzutu poziomego wiaty + 0,75 m w ramie z obrzeża betonowego
 - 1.18. wymiana szyb powinna być prosta bez konieczności demontażu dachu wiaty lub innych stałych elementów konstrukcji wiaty
 - 1.19. do szklenia należy stosować tafle szkła o następujących wymiarach:
 - 2040x1350 mm
 - 2000x1350 mm
 - 2040x1030 mm
 - 2000x960 mm
 - 2040x1280 mm
 - 2040x680 mm
 - 2000x1335 mm

-2000x635 mm

1.20. dokumentacja techniczna wiaty powinna zawierać pomiary elektrycznej, plan zasilania (geodezja inwentaryzacja powykonawcza) oraz schemat połączeń wewnętrznych

2. Oznakowanie peronów D 15 i D 17 (na dachu istniejących wiat)

2.1. aluminiowy panel dwustronny na aluminiowym wsporniku zintegrowanym ze słupkiem konstrukcyjnym wiaty

2.2. tarcza znaku z blachy aluminiowej 460x575 mm o grubości 2 mm i rury aluminiowej \varnothing 25 grub. 2mm i płaskownika 510x40cx5 mm

2.3. tarcza znaku przymocowana do dachu wiaty za pomocą konstrukcji wsporczej

2.4. Treść znaku naniesiona na lico znaku dwustronnie poprzez wklejenie folią

2.5. Do wykonania lica zastosować folie nie odbłaskowe, które powinny wykazać pełne związanie z tarczą znaku

2.6. Tarczę znaku i konstrukcję wsporczą należy pomalować metodą malowania proszkowego farbą nie odbłaskową. Tarczę znaku pomalować barwą RAL 7035, natomiast konstrukcję wsporczą barwą RAL 6009

Otwarte miejsca połączeń tarczy znaku z rurami należy zaślepić kitem szklarskim silikonowym

18. Niniejsze uzgodnienie jest ważne do dnia 31.05.2017r.

19. Integralną część niniejszego uzgodnienia stanowi projekt ostemplowany pieczętą tutaj. Zarządu, zawierający numer uzgodnienia datę oraz ilość załączników.

UWAGI DODATKOWE:

Zgodnie z prawem budowlanym za rozwiązania projektowe oraz zgodność opracowania projektu z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi oraz jego jakość, odpowiedzialność ponosi autor projektu a także osoba sprawdzająca projekt.

ZASTĘPCA KIEROWNIKA
Działu Uzgodnień

Barbara Błaszczkowska

