

- 3.6. wyposażone w kosze na śmieci po 2 szt. na każdym peronie w uzgodnieniu z Działem Rozwoju Przestrzeni Publicznej GZDiZ
4. Przejazdy torowo-uliczne
- 4.1. nawierzchnia drogowa - pełne systemowe płyty gumowe (w torze i międzytorzu) z utwardzoną powierzchnią, sprężone wzdłużnie z aprobatą techniczną
  - 4.2. nawierzchnia gumowa ograniczona krawężnikiem betonowym typu „T” od nawierzchni bitumicznej ulicy
  - 4.3. podbudowa toru stanowi bezpośrednio podbudowę płyt gumowych wbudowanych w torach i międzytorzu (przy rozstawie osiowym torów powyżej 2,9 m wymagane jest podparcie płyt gumowych w międzytorzu prefabrykatem betonowym)
5. Przejścia dla pieszych (w pasie dzielącym jezdnie)
- 5.1. płyty gumowe o cechach jak płyty gumowe przejazdowe w pasie torów, poza pasem torów kostka betonowa wibroprasowana o gr. 8 cm kolor szary z pasem dla niedowidzących przy krawężniku ulicznym
  - 5.2. w obszarze płyt gumowych ograniczone krawężnikiem betonowym typu T
  - 5.3. rampy dla osób niepełnosprawnych podwyższone przy krawężniku ulicznym w stosunku do rzędnej jezdni do 20 mm
6. Ścieżki rowerowe (w pasie dzielącym jezdnie)
- 6.1. płyty gumowe o cechach jak płyty gumowe przejazdowe w pasie torów ograniczone krawężnikiem betonowym typu T, poza pasem torów nawierzchnia bitumiczna kolor czerwony
  - 6.2. pas separacyjny (bezpieczeństwa) przy przyległym przejściu dla pieszych (kostka betonowa wibroprasowana o gr. 8 cm kolor żółty)
  - 6.3. rampy dla osób niepełnosprawnych podwyższone przy krawężniku ulicznym w stosunku do rzędnej jezdni do 10 mm
  - 6.4. skrajnia ścieżki rowerowej zgodna z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- 7. Wiaty peronowe z panelami reklamowymi**
- 7.1. systemowa, modułowa, 4-8-panelowa z zamkniętych profili aluminiowych (80mmx80mm) wykonanych w procesie wyciskania z wewnętrznym żebrowaniem i bezpiecznymi szybami hartowanymi grubości 8mm mocowanych w gniazdach konstrukcji wsporczej za pomocą uszczelek
  - 7.2. posadowiona na fundamencie prefabrykowanym betonowym
  - 7.3. konstrukcja wsporcza lakierowana proszkowo, kolor konstrukcji wsporczej zielony (RAL 6009) lub wg zaleceń Działu Rozwoju Przestrzeni Publicznej Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni
  - 7.4. długość 4-15 m
  - 7.5. wysokość 2,3-2,6 m
  - 7.6. głębokość 1,4 m (wiała szeroka) lub 1,0 lub 0,7 m (wiała wąska) zależna od szerokości peronu
  - 7.7. dach wypukły w kształcie łuku z dymionego poliwęglanu litego grubość 4 mm z podświetlaną przednią krawędzią taśmą LED na całej długości
  - 7.8. wyposażona w aluminiową gablotę obustronnie przeźroczystą (przód - szyba hartowana grub. 3 mm; tył - poliwęglan lity grub. 2 mm) 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 przeznaczoną na informację przystankową,
  - 7.9. wyposażona we wnętrzu w ławki wolnostojące o długości 1,4 m, szer. 0,35 m o podporach jak konstrukcja wsporcza wiaty, z siedziskiem z białego drewnianego na wys. 45-50 cm od nawierzchni drogowej z oparciem mocowanym do konstrukcji wsporczej, zlokalizowane w środkowych modułach wiaty
  - 7.10. 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)
  - 7.11. wyposażona w tablice Systemu Informacji Miejskiej wg standardów obowiązujących w Gdańsku
  - 7.12. z doprowadzonym zasilaniem elektrycznym przeprowadzonym przepustami od źródła energii do wiaty, umożliwiającym podświetlenie panela reklamowego (przewody elektryczne wychodzące z nawierzchni peronu do wiaty zabezpieczone rurą stalową).
  - 7.13. wyposażona w wyłącznik różnicowo-prądowy z członem przeciążeniowym oraz w ochronę przeciwporażeniową
  - 7.14. wyposażona w zintegrowany ze słupkiem konstrukcyjnym wiaty panel wykonany z aluminium lub tworzywa sztucznego na dwustronny znak informacyjny D 15 iun D 17. Światło tarczy znaku w panelu winno wynosić 480x575mm.
  - 7.15. z oznakowaniem na szymbach w dwa złote pasy jako informacja o przegrodach szklanych
  - 7.16. wyposażona w piktogram o zakazie palenia tytoniu na peronach przystankowych oraz o zakazie naklejania ogłoszeń, ulotek i reklam

- 7.17. z odprowadzeniem wody opadowej z dachu do poziomu posadowienia wiaty
- 7.18. zabudowana nawierzchnią z kostki betonowej grub. 8 mm na powierzchni rzutu poziomego wiaty + 0,75 m w ramie z obrzeża betonowego
- 7.19. wymiana szyb powinna być prosta bez konieczności demontażu dachu wiaty lub innych stałych elementów konstrukcji wiaty
- 7.20. do szklenia należy stosować tafle szkła o następujących wymiarach:
  - 2040 x 1350 mm
  - 2000 x 1350 mm
  - 2040 x 1030 mm
  - 2000 x 980 mm
  - 2040 x 1280 mm
  - 2040 x 680 mm
  - 2000 x 1335 mm
  - 2000 x 635 mm
- 7.21. dokumentacja techniczna wiaty powinna zawierać pomiary elektryczne, plan zasilania (geodezyjna inwentaryzacja powykonawcza) oraz schemat połączeń wewnętrznych
- 7.22. z tabliczką z wygrawerowaną informacją o dacie i cenie zakupu wiaty wg wzoru opracowanego przez Dział Rozwoju Przestrzeni Publicznej GZDiZ.

#### **8. Oznakowanie peronów D 16 i D 17 (na dachu istniejących wiat)**

- 8.1. aluminiowy panel dwustronny na aluminiowym wsporniku zintegrowanym ze słupkiem konstrukcyjnym wiaty
- 8.2. tarcza znaku z blachy aluminiowej 460x575 mm o grubości 2 mm i rury aluminiowej  $\varnothing 25$  grub. 2mm i płaskownika 510x40x5mm
- 8.3. tarcza znaku przymocowana do dachu wiaty za pomocą konstrukcji wsporczej
- 8.4. treść znaku naniesiona na lico znaku dwustronnie poprzez wyklejenie folią
- 8.5. do wykonania lica zastosować folie nie odbłaskowe, które powinny wykazać pełne związanie z tarczą znaku
- 8.6. 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
- 8.7. otwarte miejsca połączeń tarczy znaku z rurami należy zaślepić kitem szklarskim silikonowym

#### **9. Oznakowanie pionowe dla kierujących tramwajami**

- 9.1. przewidzieć zastosowanie dodatkowych znaków dla kierujących tramwajami zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych ( Dz.U. 2002, nr 170 poz. 1393 z późniejszymi zmianami)
- 9.2. przewidzieć również zastosowanie znaków CT - 1 oraz DT - 1 zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Administracji i Gospodarki Przestrzennej (obowiązujące od dnia 01.01.1984)
- 9.3. dodatkowo przewidzieć, wskazać miejsce i sposób montażu znaku „Strefa radiowego sterowania zwrotnicy” stosowanego w przypadku radiowego sterowania zwrotnicy.

#### **10. System Informacji Miejskiej (tablice informacyjne – nazwy przystanków)**

- 10.1. do wyklejenia stosować permanentną folię ploterową o trwałości 5-8 lat z nadrukiem solwentowym
- 10.2. stosować barwy zgodne z paletą barw RGB („Paleta barw”).
- 10.3. lokalizacja nazwy przystanku, nazwy dzielnicy oraz wielkość i rozmieszczenie liter na folii zostały pokazane w „Tablica SIM na wlocie” (do wglądu w GZDiZ).

#### **11. Szlifowanie początkowe**

- 11.1. Szlifowanie początkowe mechanicznie usuwa wady hutnicze powierzchni tocznej szyn (zgorzelina poprodukcyjna). Należy stosować samobieżne maszyny szlifierskie z obrotowymi tarczami ściernymi (pojazdy szlifierskie). Szlifowanie należy wykonać wg Warunków Technicznych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A – Reprofilacja szyn w torach i rozjazdach (Id-104).
- 11.2. Dopuszczalne nierówności podłużne powierzchni tocznej po szlifowaniu nie mogą przekroczyć 0,05 mm na bazie 100–300 mm.
- 11.3. Chropowatość powierzchni tocznej nie może być większa od 0,05 mm na bazie 10 mm.

#### **12. Spawanie termitowe szyn R160.**

- 12.1. Spoiny termitowe należy wykonać wg instrukcji spawania szyn termitem Id5 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.
- 12.2. Kontrolę wykonania i odbioru złączy szynowych należy przeprowadzić w zakresie dopuszczalnych odchyłek prostoliniowości pionowej jak dla torów głównych przy prędkości mniejszej niż 160 km/h oraz dopuszczalnych odchyłek prostoliniowości poziomej jak dla torów głównych.