

**BPBK s.a.**Biuro Projektów
Budownictwa
Komunalnego
spółka akcyjna
w Gdańskuul. Jana Uphagena 27, 80-237 Gdańsk-Wrzeszcz
tel. centr.: 58 341-40-11, fax: 58 341-89-46, e-mail: dn@bpbk.com.pl**Umowa nr KB/367/UI/78-W/2015**
Umowa BPBK S.A. nr 0300

KONCEPCJA

Branża:

SANITARNA

Nazwa opracowania:

Koncepcja wielobranżowa na budowę węzła integracyjnego transportu publicznego w sąsiedztwie przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Gdynia Karwiny

Przedsięwzięcie:

Budowa węzła integracyjnego transportu publicznego w sąsiedztwie przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Gdynia Karwiny wraz z parkingiem wielopoziomowym, przebudową skrzyżowania ulic Wielkopolskiej, Strzelców i Sopockiej, rozbudową ul. Nowowiczlińskiej, Chwaszczyńskiej, Wielkopolskiej, Sopockiej i Korzennej, przebudową skrzyżowania ulic Wielkopolskiej, Korzennej i Nowodworcowej, budową ul. Strzelców, odcinków tras rowerowych i bus-pasów

Zadanie:

Rozbudowa ulicy Chwaszczyńskiej – Zadanie 2

Zamawiający / Inwestor:

Gmina Miasta Gdynia
Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia

Projektant	mgr inż. Elżbieta Piotrowska mgr inż. Marcin Mikołajski	specj.: instalacyjno - inżynierska upr. nr POM/0034/POOS/06; Izba POM/IS/0311/06; specj.: instalacyjno - inżynierska upr. nr POM/0036/POOS/14; Izba POM/IS/0215/14;	
Sprawdzający	mgr inż. Dorota Morzy	specj.: instalacyjno - inżynierska upr. nr POM/0245/POOS/09; Izba POM/IS/0109/10;	
Inżynier Projektu	mgr inż. Jan T. Kosiedowski	specj.: drogowa upr. nr 2808/Gd/87; Izba POM/BD/2260/01	
Stanowisko	Imię i nazwisko	Specjalność, numer uprawnień	Podpis

Gdańsk, październik 2015 r.

Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie przez Zamawiającego w zakresie określonym w umowie o przeniesienie praw autorskich lub na podstawie pisemnego zezwolenia w/w Biura z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych.



ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Podstawa opracowania.....	2
2. Cel i zakres opracowania.....	3
3. Opis stanu istniejącego.....	3
4. Koncepcja rozwiązań technicznych sieci kanalizacji deszczowej	4
5. Koncepcja rozwiązań technicznych sieci wodociągowej.....	4
6. Zestawienie infrastruktury przebudowywanej oraz likwidowanej	4
7. Wymagane uzgodnienia oraz opinie.....	5
II WYKAZ WARUNKÓW I OPINII PROJEKTOWYCH.....	6
III CZĘŚĆ RYSUNKOWA	
Rys. nr S-2.3-1 Plan sytuacyjny Wariant 3 – branża sanitarna	1:500

1. Podstawa opracowania.

Podstawami opracowania są:

- 1) umowa zawarta pomiędzy Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku a Zamawiającym,
- 2) Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.
- 3) Projekt budowlany przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitarnej Gdynia Karwiny opracowany na zlecenie PKM SA 80-560 Gdańsk, ul. Żaglowa 11, przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego SA, 80-237 Gdańsk, ul. Jana Uphagena 27,
- 4) Projekt przebudowy ul. Sopockiej wraz ze zjazdem na osiedle „Brama Sopocka”, opracowanego przez Biuro Projektów ARCHITECTONICA, z siedzibą przy ul. Słowackiego 25, 81-872 Sopot, na zlecenie POLNORD Gdynia Brama Sopocka Sp. z o. o. ul. Śląska 35/37, 81-310 Gdynia,
- 5) Warunki techniczne (załącznik).
- 6) Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) opracowanych w kwietniu 2015r. dot. projektu pn.: „Budowa węzła integracyjnego transportu publicznego w sąsiedztwie przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitarnej – Gdynia Karwiny wraz z parkingiem wielopoziomowym, przebudową skrzyżowania ulic Wielkopolskiej, Strzelców i Sopockiej rozbudową ul. Nowowiczlińskiej, Chwaszczyńskiej, Wielkopolskiej, Sopockiej, i Korzennej, przebudową skrzyżowania ulic Wielkopolskiej, Korzennej i Nowodworcowej, budową ul. Strzelców, odcinków nowych tras rowerowych i bus-pasów”,
- 7) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późn. zm.),
- 8) 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. Nr 63 poz. 735 z dnia 3 sierpnia 2000 r.),
- 9) Rozporządzenie Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 roku w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (tj. Dz. U. z 2012 r. poz.463),
- 10) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 260 z późn. Zm.),
- 11) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. Zm.)
- 12) Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.) oraz akta wykonawcze do tej ustawy,

- 13) Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2013.1235 z późn. zm.),
- 14) Ustawą z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz.U.2006.90.631 z późn. zm.),
- 15) Opracowaniem pn.: „Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”,
- 16) Standardami Dostępności zgodnie z Zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdyni nr 10740/13/VI/U z dnia 17.05.2013 r.
- 17) Mapa dc. Informacyjnych 1:500;
- 18) Zdjęcia i wizje w terenie

2. Cel i zakres opracowania.

Cel opracowania

Celem opracowania jest analiza rozwiązań odprowadzenia wód opadowych oraz przebudowy kolidującej infrastruktury sanitarnej dla wielobranżowej koncepcji dla zadania pn.: „Budowa węzła integracyjnego transportu publicznego w sąsiedztwie przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej – Gdynia Karwiny wraz z parkingiem wielopoziomym, przebudową skrzyżowania ulic Wielkopolskiej, Strzelców i Sopockiej, rozbudową ul. Nowowiczlińskiej, Chwaszczyńskiej, Wielkopolskiej, Sopockiej i Korzennej, przebudową skrzyżowania ulic Wielkopolskiej, Korzennej i Nowodworcowej, budową ul. Strzelców, odcinków nowych tras rowerowych i bus-pasów”.

Zakres dla zadania 2

Zakres niniejszego zadania obejmuje przebudowę systemu odprowadzenia wód opadowych z powierzchni drogowych objętych koncepcją do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej oraz przebudowę sieci wodociągowej kolidującej z projektowanym układem drogowym

3. Opis stanu istniejącego

W rejonie inwestycji zlokalizowane są liczne sieci wodociągowe, kanalizacji, deszczowej i sanitarnej.

W kolejnych fazach opracowania przewiduje się wykonanie projektów przebudowy sieci kolidujących z przebudową układu drogowego wraz z towarzyszącą infrastrukturą.

Zestawienie głównych sieci wod-kan zlokalizowanych w rejonie projektowanej przebudowy układu drogowego:

- magistrala wodociągowa Ø500 w ul. Chwaszczyńskiej
- przewód wodociągowy Ø200 i Ø100 w ul. Chwaszczyńskiej
- kolektor sanitarny Ø800 w ul. Chwaszczyńskiej
- kolektor deszczowy Ø1600 w ul. Chwaszczyńskiej
- kanał deszczowy Ø800 w ul. Chwaszczyńskiej

4. Koncepcja rozwiązań technicznych sieci kanalizacji deszczowej

W związku z planowaną przebudową układu drogowego zachodzi konieczność budowy przebudowy istniejących wpustów wraz z przykanalikami. Odprowadzenie wód opadowych projektuje się do istniejących kanałów i kolektorów deszczowych.

Zakres praca obejmuje, przebudowę przykanalików wraz z wpustami w celu dostosowania ich lokalizacji do nowego układu drogowego. Przebudowywane przykanaliki należy podłączyć do istniejącego kolektora KD1600 w ul. Chwaszczyńskiej. Aby nie dokonywać nowych włączeń do kolektora deszczowego, należy wykorzystać istniejące kanały, a przełączenia należy wykonać poprzez studnie z kręgów betonowych DN1200, osadzone na istniejących przykanalikach.

Ilość wód opadowych odprowadzanych do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej nie ulegnie zwiększeniu.

5. Koncepcja rozwiązań technicznych sieci wodociągowej

W związku z planowaną przebudową układu drogowego zachodzi konieczność przebudowy oraz zabezpieczenia sieci wodociągowej. Kolidujące sieci należy przełożyć poza pas projektowanej jezdni. W przypadku zmiany w zakresie niwelety drogi, chodnika oraz ścieżki rowerowej, należy zachować normatywne przykrycie infrastruktury wodociągowej i kanalizacyjnej. Włazy studzienek oraz skrzynek ulicznych należy dostosować do niwelety projektowanej drogi.

Istniejące hydranty należy przełożyć poza projektowaną jezdnią oraz ścieżkę rowerową.

Konieczna jest przebudowa magistrali wodociągowej DN500 oraz przewodów wodociągowych DN100 oraz DN200 w ul. Chwaszczyńskiej.

Konieczna będzie również przebudowa hydrantów - kolidujących z projektowanym pasem drogowym.

6. Zestawienie infrastruktury przebudowywanej oraz likwidowanej

Kanalizacja deszczowa

- likwidacja przykanalików KD200 – 108 m
- likwidacja wpustów deszczowych – 15 kpl.
- budowa wpustów deszczowych – 13 kpl.
- budowa przykanalików KD200 – 147 m
- budowa studni kanalizacji deszczowej – 9 kpl.
- przebudowa studni kanalizacji deszczowej – 5 kpl.

Sieć wodociągowa

- likwidacja hydrantów – 1 kpl.
- likwidacja wodociągu DN100 – 51 m
- likwidacja wodociągu DN200 – 115 m

- likwidacja wodociągu DN500 – 519 m
- budowa hydrantów podziemnych – 1 kpl.
- budowa wodociągu DN100 – 51 m
- budowa wodociągu DN200 – 119 m
- budowa wodociągu DN500 – 516 m

7. Wymagane uzgodnienia oraz opinie

Pod ul. Chwaszczyńską przebiega przepust 2 x 1500 – Potok Źródła Marii, w związku z przekroczeniem brzegów ciek, wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego na:

- likwidację wodociągu DN200
- budowę wodociągu DN200

II WYKAZ WARUNKÓW I OPINII PROJEKTOWYCH

<i>Lp.</i>	<i>Jednostka dokument, adres</i>	<i>wydająca</i>	<i>Numer załącznika</i>	<i>Liczba załączników</i>	<i>Charakter i numer dokumentu</i>
1.	Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni Ul. 10 Lutego 23 81-364 Gdynia		1	6	Warunki techniczne UD.70111.80.2.2015.MK(WJ,SP).2948 z dnia 20.04.2015r.
2.	PEWiK Gdynia Ul. Witomińska 29 81-311 Gdynia		2	4	Warunki techniczne TT-506-Gd-22916/15 Z dnia 04.09.2015r.
3.	Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni Ul. 10 Lutego 23 81-364 Gdynia		3	2	Opinia ZDiZ UD.6740.1340.2015.MK 9697 z dnia 03.12.2015r.



Zarząd Dróg i Zieleni
jednostka budżetowa Gminy Miasta Gdyni
81-364 Gdynia, ul. 10 Lutego 24
telefon: 58 761 20 00 - 01; fax: 58 662 28 41; e-mail: sekretariat@zdziz.gdynia.pl

UD.70111.80.2.2015.MK(WJ,SP).2948

Gdynia, dnia 20 kwietnia 2015 roku

**Wydział Inwestycji
Urzędu Miasta Gdyni**

dot. Węzła Integracyjnego Gdynia-Karwiny

W nawiązaniu do ustaleń ze spotkania z dnia 03.04.2015r. Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni przedstawia (dla tzw. „Katalogu A”) warunki techniczne do opracowania wielobranżowej koncepcji dla zadania pn. „Budowa węzła integracyjnego transportu publicznego w sąsiedztwie przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej – Gdynia Karwiny wraz z parkingiem wielopoziomowym, przebudową skrzyżowania ulic Wielkopolskiej, Strzelców i Sopockiej, rozbudową ul. Wielkopolskiej i Korzennej, budową ul. Strzelców i nowych tras rowerowych” w zakresie:

- a) odwodnienia – Załącznik Nr 1;
- b) oświetlenia – Załącznik Nr 2.

DYREKTOR

Roman Witowski

Załączniki – sztuk 2

UD a/a

www.zdziz.gdynia.pl

X:\M Kolodziejko\WARUNKI TECHNICZNE\Warunki techniczne 2015\Kanalizacja deszczowa\Węzeł Integracyjny Gdynia Karwiny (20.04.15).doc

Załącznik 1

do pisma UD.70111.80.2.2015.MK(WJ,SP).2948 z dnia 20.04.2015r.

WSTĘPNE WARUNKI TECHNICZNE
dotyczące budowy miejskiego systemu odwodnienia miasta

Na etapie opracowywania koncepcji dotyczącej budowy odwodnienia należy uwzględnić poniższe wytyczne:

- 1) odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego ulicy:
 - a) Wielkopolskiej (na długości około 200m na zachód od wiaduktu), Korzennej i Nowodworcowej przewidzieć do kanału deszczowego DN500 zlokalizowanego w ulicy Nowodworcowej;
 - b) Chwaszczyńskiej i Wielkopolskiej (na odcinku od ulicy Nowowiczlińskiej do ulicy Nowodworcowej – kierunek Centrum) przewidzieć do istniejących sieci kanalizacji deszczowej;
 - c) Wielkopolskiej (na wschód od wiaduktu) i Strzelców przewidzieć do kanału deszczowego DN400 zlokalizowanego w ulicy Wielkopolskiej;
 - d) Sopockiej przewidzieć do sieci kanalizacji deszczowej zaprojektowanej zgodnie z dokumentacją pn. „Projekt budowlany przebudowy miejskiej sieci kanalizacji deszczowej w związku z przebudową ulicy Sopockiej oraz drogi 13KD-D i 14KD-D” (inwestor: Polnord „Gdynia Brama Sopocka” Sp. z o.o., ul. Śląska 35/37, 81-310 Gdynia; projektant: mgr inż. Krzysztof Szymański, inż. Marcei Poleski; data opracowania: grudzień 2013r.);
- 2) parametry miejskiej sieci kanalizacji deszczowej dobrać dla całej ciężącej zlewni, dla deszczu miarodajnego o natężeniu 174 l/s-ha (wartość natężenia deszczu dla miasta Gdyni o czasie trwania $t = 15$ min i częstotliwości występowania $p = 20$ % - na podstawie modelu stochastycznego opadów maksymalnych dla regionu północno-zachodniego); do dokumentacji technicznej załączyć mapkę przedstawiającą całą zlewnię ciężącą do punktu włączenia oraz informacje (opisową i rysunkową) dotyczące wielkości i charakteru zlewni cząstkowych, napełnienia sieci oraz prędkości przepływu wód dla każdego węzła (studni);
- 3) miejską sieć kanalizacji deszczowej rozwiązać w systemie grawitacyjnym (tut. Zarząd nie dopuszcza systemu tłocznego), w którym maksymalne napełnienie kanału (dla parametrów przyjętych zgodnie z ww. punktem,) nie przekroczy 80%;
- 4) ograniczyć odpływ wód opadowych i roztopowych do kanału deszczowego DN400 w ulicy Wielkopolskiej (o którym mowa w pkt. 1c) poprzez zastosowanie retencji za pomocą zbiornika retencyjnego uwzględniając:
 - a) przyjęcie parametrów zbiornika umożliwiających ograniczenie odprowadzania wód opadowych i roztopowych do sieci z grawitacyjnym upustem do odbiornika w ilości nie przekraczającej 10% sumarycznej ilości tych wód; w wypadku gdy obliczenia

Załącznik Nr 1 - 1/3

X:\M_Koncepty\WARUNKI TECHNICZNE\Warunki techniczne 2015\Kanalizacja deszczowa\Wzrost Integracyjny Gdynia Karwiny (20.04.15).doc

- wykażą, że opróżnianie zbiornika retencyjnego przy ww. założeniu trwać będzie dłużej niż 3 godziny, dopuszcza się zwiększenie ilości odprowadzanych wód przy jednoczesnym zachowaniu 3-godzinnego czasu opróżniania; w obliczaniu pojemności zbiornika przewidzieć dodatkowo współczynnik bezpieczeństwa o odpowiedniej wartości;
- b) zaprojektowanie jego o kształcie prostokąta, którego szerokość równa będzie $1/2 \div 1/3$ jego długości;
- c) zlokalizowanie zbiornika w terenie zielonym;
- 5) sieć kanalizacji deszczowej lokalizowaną w jezdni umiejscowić w jednym pasie ruchu tak, aby włązy od studni rewizyjnych usytuowane były w osi tego pasa (od strony najbliższej krawędzi jezdni) – w miejscach najmniej narażonych na działanie kół pojazdów;
- 6) odwodnienie pasa drogowego przewidzieć za pomocą wpustów ulicznych; ich lokalizacja przy krawężniku (po wewnętrznych stronach jezdni), wynikająca z opracowania branży drogowej, winna zapewnić sprawne odwodnienie pasa drogowego, m.in. powinny być umieszczone poza łukiem jezdni, poza zjazdami, poza trasą rowerową i poza chodnikiem oraz przed skrzyżowaniem, przed przejściem dla pieszych (w odległości $1 \div 2$ m) i przed progiem zwalniającym od strony napływu wody;
- 7) wyeliminować rozwiązanie lokalizacji kanalizacji deszczowej wewnątrz parkingu podziemnego i uwzględnić zakaz odprowadzania do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej ścieków z jego wnętrza, np. ścieków pochodzących z mycia posadzki;
- 8) przewidzieć przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej, która pozostawać będzie w kolizji ze zlokalizowaniem, wykonaniem, funkcjonowaniem i eksploatacją projektowanej sieci kanalizacji deszczowej;
- 9) wyłączoną z użytkowania sieć kanalizacji deszczowej należy fizycznie zlikwidować; w dokumentacji przedstawić zestawienie likwidowanej sieci.

Niniejsze warunki ważne są jeden rok, tj. do dnia do 20.04.2016r. Należy je dołączyć do dokumentacji projektowej.

Jednocześnie informujemy:

- a) projektowaną infrastrukturę techniczną należy zlokalizować na terenie stanowiącym własność Gminy Miasta Gdyni lub na terenie, który stanowić będzie jej własność; w opracowaniu (w części opisowej i rysunkowej) zamieścić informację dotyczącą stanu własności gruntów, na których planuje się zlokalizować miejski system odwodnienia;
- b) należy uzyskać uzgodnienie tut. Zarządu, o którego wydanie należy wystąpić z wnioskiem i opracowaniem (w dwóch egzemplarzach) z wyraźnie zaznaczonymi granicami własności (istniejącymi i wynikającymi z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego);
- c) na etapie opracowywania dokumentacji projektowej należy uwzględnić przepisy:

Załącznik Nr 1 - 2/3

X:\M Kolodziejka\WARUNKI TECHNICZNE\Warunki techniczne 2015\Kanalizacja deszczowa\Wzrost Integracyjny Gdynia Karwiny (20.04.15).doc

- ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. poz. 260 z 2013r. – tekst jednolity);
 - rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430);
- d) dokumentacja projektowa winna zostać wykonana przez osobę posiadającą uprawnienia do projektowania w odpowiedniej specjalności, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 roku – Prawo budowlane (Dz. U. poz. 1409 z 2013 roku – tekst jednolity z późn. zmianami) oraz przepisami wykonawczymi do tego aktu prawnego, m.in. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2012 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. poz. 462 z 2012 roku z późn. zmianami);
- e) dokumentacja projektowa (część opisowa i rysunkowa) winna przedstawiać rozwiązania techniczne miejskiej sieci kanalizacji deszczowej uwzględniające ww. wytyczne;
- f) uzgodniona koncepcja stanowić będzie podstawę do określenia warunków technicznych na opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej budowy miejskiego systemu odwodnienia (m.in. do określenia zakresu robót budowlanych na istniejącej sieci kanalizacji deszczowej koniecznych do wykonania w związku z realizacją buspasów w ulicy Wielkopolskiej i Chwaszczynskiej – na odcinkach zlokalizowanych poza Węzłem Integracyjnym).

D Y R E K T O R

Piotr Roman Witowski

Załącznik Nr 1 - 3/3

X:\M_Kolodziejczyk\WARUNKI TECHNICZNE\Warunki techniczne 2015\Kanalizacja deszczowa\Węzeł Integracyjny Gdynia Karwiny (20.04.15).doc

Załącznik 2

do pisma UD.70111.80.2.2015.MK(WJ,SP).2948 z dnia 20.04.2015r.

WSTĘPNE WARUNKI TECHNICZNE
dotyczące budowy miejskiej sieci oświetlenia

Na etapie opracowywania koncepcji dotyczącej budowy oświetlenia (spełniającej wymogi normy PN-EN 13201 „Oświetlenie dróg” oraz PN-IEC 60364-7-714:2003 „Instalacje elektryczne w obiektach budowlanych. Wymagania dotyczące specjalnych instalacji lub lokalizacji. Instalacje oświetlenia zewnętrznego”) należy uwzględnić poniższe wytyczne:

- 1) oświetlenie zasilic z nowej szafki oświetleniowej (szafek) zaprojektowanej wg standardu: układ pomiarowy w wydzielonej szafce pomiarowej; szafkę wykonać w obudowie betonowej prefabrykowanej;
- 2) projektowane oświetlenie połączyć kablowo z oświetleniem ulic utrzymywanych przez Gminę Miasta Gdyni na tzw. podział sieci – dla oświetlenia stanowiącego własność Gminy na tzw. jednostronny podział sieci (tabliczka podziałowa w projektowanej latarni) a dla oświetlenia stanowiącego majątek innych podmiotów na tzw. dwustronny podział sieci (tabliczki podziałowe na obu końcach mostka kablowego);
- 3) oświetlenie projektować z maksymalnym wykorzystaniem słupów trakcyjnych jako nośników opraw;
- 4) preferowanym rozwiązaniem jest korzystanie ze słupów w pasie rozdziału jezdni z wykorzystaniem wysięgników dwuramiennych o wysokości do 1m i długości wysięgu do 2m;
- 5) przy lokalizacji słupów uwzględnić:
 - a) ich umiejscowienie poza chodnikiem; w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się ich zlokalizowanie przy zewnętrznej krawędzi chodnika;
 - b) istniejące i projektowane drzewa celem wyeliminowania kolizji z ich koronami (należy wziąć pod uwagę zwiększanie się korony wraz z wiekiem drzewa); trasę linii zasilających prowadzić poza rzutem korony drzew za wyjątkiem koniecznych (minimalnych) odcinków do przyłączenia latarni;
 - c) standardy dostępności przestrzeni publicznej dla osób o zróżnicowanych ograniczeniach mobilności i percepcji przedstawione w Karcie Standardów Dostępności dla miasta Gdyni (dostępne na stronie internetowej www.zdiz.gdynia.pl);
- 6) oświetlenie projektować w technologii LED;
- 7) do oświetlenia przejazdów rowerowych i przejść dla pieszych zastosować dedykowane oprawy oświetleniowe
- 8) do oświetlenia przejść podziemnych, tuneli, parkingów podziemnych zastosować oprawy LED, wykonane w II klasie ochronności, z minimalnym stopniem ochrony IP66, z minimalnym stopniem odporności na udary IK10;

Załącznik Nr 2 - 1/2

X:\M_Kolodziejki\WARUNKI TECHNICZNE\Warunki techniczne 2015\Kameralizacja dostrzowna\Wyżel Integracyjny Gdynia Karwiny (20.04.15).doc

- 9) nie dublować oświetleniem głównym oświetlenia przejazdów rowerowych i przejść dla pieszych (projektowanie rozpocząć od oświetlenia przejść i przejazdów i do tego oświetlenia projektować pozostałe latarnie, traktując oświetlenie przejść jako element całej instalacji);
- 10) przewidzieć fizyczną likwidację wyłączonych z użytkowania elementów sieci oświetleniowej wraz z przekazaniem ich właścicielom; w wypadku odmowy przewidzieć ich utylizację w ramach planowanej inwestycji.

Niniejsze warunki ważne są jeden rok, tj. do dnia do 20.04.2016r. Należy je dołączyć do dokumentacji projektowej wraz ze schematem jednokreskowym.

Jednocześnie informujemy:

- a) projektowaną infrastrukturę techniczną należy zlokalizować na terenie stanowiącym własność Gminy Miasta Gdyni lub na terenie, który stanowić będzie jej własność;
- b) należy uzyskać uzgodnienie tut. Zarządu, o którego wydanie należy wystąpić z wnioskiem i opracowaniem (w dwóch egzemplarzach) z wyraźnie zaznaczonymi granicami własności (istniejącymi i wynikającymi z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego);
- c) na etapie opracowywania dokumentacji projektowej należy uwzględnić przepisy:
- ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. poz. 260 z 2013r. – tekst jednolity z późn. zmianami);
 - rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późn. zmianami);
- d) dokumentacja projektowa winna zostać wykonana przez osobę posiadającą uprawnienia do projektowania w odpowiedniej specjalności, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 roku – Prawo budowlane (Dz. U. poz. 1409 z 2013 roku – tekst jednolity z późn. zmianami) oraz przepisami wykonawczymi do tego aktu prawnego, m.in. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2012 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. poz. 462 z 2012 roku z późn. zmianami);
- e) uzgodniona koncepcja stanowić będzie podstawę do określenia warunków technicznych na opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej budowy oświetlenia miejskiego.



DYREKTOR

mgr Roman Witowski

Załącznik Nr 2 - 2/2

X:\Ad_Kolodziejewski\WARUNKI TECHNICZNE\Warunki techniczne 2015\Kamulizacja dojazdów do Węzła Integracyjnego Gdynia Karwiny (29.04.15).doc



Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Gdyni, ul. Witomińska 29, 81-311 Gdynia;
telefony: centrala (058) 66 87 311, fax (058) 66 87 200; sekretariat (058) 621 91 62, fax (058) 620 32 21;
Citibank Handlowy 89 1030 1120 0000 0000 3406 7001; NIP 586-010-44-34; REGON 190563879; KRS 0000126973;
sąd rejestrowy: Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku Wydział VIII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego;
wysokość kapitału zakładowego: 221.675.800 zł; e-mail: biuro@pewik.gdynia.pl; www.pewik.gdynia.pl

SEKRETARIAT BPBK SA	
Gdańsk Włocławek	
data wpl.	2015-09-09
l. dz.	5726
ilosc zal.	

Urząd Miasta Gdyni
Wydział Inwestycji

Al. Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia

FM

Pismo z dnia: 25.08.2015 Znak:

Nasz znak: TT-506-Gd-22916/15

Data: 04.09.2015

Sprawa: Budowa węzła integracyjnego transportu publicznego w sąsiedztwie przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Gdynia Karwiny wraz z parkingiem wielopoziomowym, przebudową ul. Nowowiczlińskiej, Chwaszczyńskiej, Wielkopolskiej, Sopockiej i Korzennej, przebudową skrzyżowania ulic Wielkopolskiej, Korzennej i Nowodworcowej, budową ul. Strzelców, odcinków nowych tras rowerowych i bus-pasów.

PEWIK GDYNIA Sp. z o.o. informuje, że w obrębie przewidywanej inwestycji znajduje się następująca infrastruktura podziemna będąca w eksploatacji Przedsiębiorstwa:

- magistrala wodociągowa DN500 w ul. Chwaszczyńskiej i w ul. Wielkopolskiej
- magistrala wodociągowa DN400 w ul. Starodworcowej,
- przewód wodociągowy DN300 i DN250 w ul. Nowowiczlińskiej
- przewód wodociągowy DN200 i DN100 w ul. Chwaszczyńskiej i w ul. Wielkopolskiej,
- przewód wodociągowy DN160 w ul. Strzelców.
- przewód wodociągowy DN150 w ul. Sopockiej.
- kolektor sanitarny DN800 w ul. Chwaszczyńskiej i w ul. Wielkopolskiej,
- kolektor tłoczny DN800 w ul. Wielkopolskiej,
- kanał sanitarny DN500 i DN400 w ul. Nowowiczlińskiej,
- kanał sanitarny DN300 w ul. Wielkopolskiej

Informujemy, że projektując nowy układ drogowy należy:

1. w przypadku wprowadzania zmian do układu geometrycznego istniejących dróg, dotyczących usytuowania linii rozgraniczających istniejących dróg oraz istniejących pasów ruchu, należy uwzględnić ogólnie przyjęte zasady lokalizacji przewodów wodociągowych i kanalizacyjnych w planowaniu przestrzennego zagospodarowania miasta oraz ogólnie stosowane wytyczne do projektowania, istniejące przewody kanalizacyjne powinny pozostać w liniach rozgraniczających drogi, a przewody wodociągowe powinny pozostać w liniach rozgraniczających drogi pod ciągami pieszymi,

Strona 1 z 2



2. istniejące przewody wodociągowe oraz „węzły wodociągowe”, kolidujące z projektowanym układem drogowym należy przełożyć w pas projektowanego chodnika (*poza pas projektowanej jezdni*), zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie normami, przepisami i wymaganiami PEWIK GDYNIA Sp. z o.o., zawartymi w załącznikach nr 1.2. ,
3. w przypadku wprowadzania zmian w zakresie niwelety drogi, należy zachować normatywne przykrycie istniejącej podziemnej infrastruktury wodociągowej i kanalizacyjnej,
4. wszystkie włazy studni i skrzynek ulicznych należy dostosować do niwelety projektowanej drogi,
5. projekt wykonawczy budowy nowego układu drogowego i projekt przebudowy istniejącej podziemnej infrastruktury wodociągowej należy uzgodnić w naszym Przedsiębiorstwie.

Niniejsze warunki są ważne do dnia 04.09.2017r.

MK

Załącznik:

- 1.2 warunki techniczne jakim powinny odpowiadać przewody wodociągowe rozdzielcze

PROKURENT
DYREKTOR DS. TECHNICZNYCH
I ROZWOJU
mgr inż. Ryszard Seredyn

Otrzymują:

1 x Biuro Projektów
Budownictwa Komunalnego
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk

Strona 2 z 2



Przedsiębiorstwo
Wodociągów
i Kanalizacji
Sp. z o.o.
w Gdyni

ZAŁĄCZNIK 1.2.

DOTYCZY WARUNKÓW TECHNICZNYCH Nr TT-506-Gd-22916/15

Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać PRZEWODY WODOCIĄGOWE ROZDZIELCZE

1. Wymagania ogólne

- Średnice przewodów wodociągowych rozdzielczych powinny być korzystne zarówno pod względem technicznym, jak i ekonomicznym.
- Przy doborze średnic przewodów wodociągowych rozdzielczych (oprócz kryteriów techniczno-ekonomicznych) należy uwzględnić również możliwość zapewnienia wymaganej przepustowości sieci na wypadek pożaru, zgodnie z zaleceniami odpowiednich norm.

2. Usytuowanie

- Przewody wodociągowe rozdzielcze powinny być prowadzone w liniach rozgraniczających ulic pod ciągami pieszymi w taki sposób, aby wykopy pod przewody nie naruszały pasa drogowego.
- Przewody wodociągowe rozdzielcze powinny być umieszczane po tej stronie ulicy, po której będzie więcej przyłączy wodociągowych.
- W przypadku dróg z jezdniami wielopasmowymi lub o szerokości ponad 30 m między liniami rozgraniczającymi przewody wodociągowe rozdzielcze powinny być umieszczane po obu jej stronach, chyba że analiza ekonomiczna wykaże niecelowość takiego rozwiązania.
- Przewody wodociągowe rozdzielcze prowadzone poza terenami przeznaczonymi na cele komunikacyjne należy prowadzić w liniach rozgraniczających specjalnie wydzielonych pasów technicznych.
- Przewody wodociągowe rozdzielcze nie powinny być lokalizowane w przekrojach poprzecznych ulic, jeżeli nie jest możliwe zachowanie minimalnej odległości od linii zabudowy, uwzględniającej możliwość osłabienia fundamentów budynków.
- Odległość pozioma osi przewodu wodociągowego rozdzielczego od obiektu budowlanego powinna zabezpieczać przed możliwością osuwania się gruntu spod fundamentów obiektu budowlanego podczas wykonywania prac eksploatacyjnych w otwartym wykopie.
- Przewody wodociągowe rozdzielcze powinny być układane w ziemi o 0,4 m metra poniżej strefy przemarzania mierząc od górnej powierzchni przewodu do rzędnej projektowanego terenu.

3. Materiały

- Do budowy przewodów wodociągowych rozdzielczych powinny być stosowane rury i kształtki z polietylenu wysokiej gęstości (PE-HD) łączone metodą zgrzewania doczołowego lub rury i kształtki z żeliwa sferoidalnego łączone na uszczelki.

4. Elementy wyposażenia przewodów

4.1. Zasuwy

- Zasuwy na przewodach rozdzielczych należy rozmieszczać:
 - w miejscach połączeń z przewodem magistralnym,
 - na odcinkach między węzłami w odstępach nie większych niż 200 m,
 - w miejscach zmiany średnicy przewodu,
 - w węzłach (przy rozmieszczaniu zasuw w węzłach należy uwzględnić w miarę możliwości zasadnicze kierunki przepływu wody w przewodach, starając się zapewnić zasilanie w wodę sąsiednich odcinków z różnych stron w przypadku awarii danego odcinka).
- Na przewodach wodociągowych rozdzielczych należy instalować miękkouszczelniające zasuwę klinowe z gładkim i wolnym przelotem, wykonane z następujących materiałów:
 - wrzeciono – stal nierdzewna,

Strona 1 z 2

- 2) pokrywa i korpus - żeliwo sferoidalne,
 - 3) klin – żeliwo sferoidalne pokryte powłoką z EPDM,
- 4) pokrycie antykorozyjne – na zewnątrz i wewnątrz proszek epoksydowy w technologii fluidyzacyjnej.

4.2. Hydranty

1. Hydranty należy lokalizować:
 - 1) uwzględniając zasady wynikające przede wszystkim z zaleceń normy dotyczącej przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę,
 - 2) w najwyższych i najniższych punktach przewodów rozdzielczych,
 - 3) przy zasuwie przedziałowej od strony wysokiego punktu profilu danego odcinka,
 - 4) w pobliżu skrzyżowania ulic,
 - 5) na końcówkach przewodów.
2. Hydranty należy instalować na odgałęzieniach od przewodów, na których powinna znajdować się zasuwa odcinająca umożliwiającą odcięcie hydrantu bez konieczności przerywania przepływu wody w przewodzie wodociągowym.
3. Należy stosować hydranty nadziemne, jednak w miejscach stwarzających zagrożenie dla ruchu kołowego i pieszego należy instalować hydranty podziemne.
4. Hydranty powinny być wyposażone w samoczynne urządzenie odwadniające komorę zaporową, oraz powinny być wykonane z następujących materiałów:
 - 1) głowica – żeliwo szare,
 - 2) kolumna – żeliwo sferoidalne lub stal nierdzewna,
 - 3) zespół uruchamiający – stal nierdzewna,
 - 4) cokół – żeliwo sferoidalne,
 - 5) pokrycie antykorozyjne – na zewnątrz i wewnątrz proszek epoksydowy w technologii fluidyzacyjnej oraz na zewnątrz (w przypadku hydrantów nadziemnych) dodatkowo lakier nawierzchniowy odporny na działanie promieniowania ultrafioletowego.

Pozostałe wymagania zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie normami i przepisami.



Zarząd Dróg i Zieleni

jednostka budżetowa Gminy Miasta Gdyni
81-364 Gdynia, ul. 10 Lutego 24
telefon: 58 761 20 00 - 01; fax: 58 662 28 41; e-mail: sekretariat@zdziz.gdynia.pl

UD.6740.1340.2015.MK.9697

Gdynia, dnia 3 grudnia 2015 roku

SEKRETARIAT BPBK SA	
Gdynia, Włocławek	
data wpl.	04-12-2015
l. dz.	2487
l.p. dz.	3

Biuro Projektów
Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk

dot. Węzła Integracyjnego Gdynia Karwiny – koncepcja odwodnienia

Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni opiniuje ideę odwodnienia inwestycji pn. „Budowa węzła integracyjnego transportu publicznego w sąsiedztwie przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Gdynia Karwiny wraz z parkingiem wielopoziomowym, przebudową skrzyżowania ulic Wielkopolskiej, Strzelców i Sopocką, rozbudową ul. Nowowiczlińskiej, Chwaszczyńskiej, Wielkopolskiej, Sopockiej i Korzennej, przebudową skrzyżowania ulic Wielkopolskiej, Korzennej i Nowodworcowej, budowę ul. Strzelców, odcinków tras rowerowych i bus-pasów” przedstawioną w dokumentacji pn. „*Branża: Sanitarna; Nazwa opracowania: Koncepcja wielobranżowa na budowę węzła integracyjnego transportu publicznego w sąsiedztwie przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Gdynia Karwiny*” (data opracowania: październik 2015r.) dotyczącą:

- ♦ Zadania 1 – Rozbudowa ulicy Nowowiczlińskiej;
- ♦ Zadania 2 – Rozbudowa ulicy Chwaszczyńskiej;
- ♦ Zadania 3 – Rozbudowa ulicy Wielkopolskiej od ulicy Starodworcowej do terenów PKP;
- ♦ Zadania 4 – Rozbudowa ulicy Wielkopolskiej od terenów PKP do ulicy Spokojnej;
- ♦ Zadania 5 – Rozbudowa ulicy Nowodworcowej;
- ♦ Zadania 6 – Rozbudowa ulicy Korzennej;
- ♦ Zadania 7 – Rozbudowa ulicy Sopockiej;
- ♦ Zadania 8 – Budowa ulicy Strzelców;

z następującymi uwagami:

- 1) uwzględnić przebudowę sieci ciepłowniczej w rejonie skrzyżowania ulic Chwaszczyńska/Gryfa Pomorskiego celem wykonania bezpośredniego włączenia kanału deszczowego z ulicy Gryfa Pomorskiego (za pomocą jednego przewodu) do kolektora DN1600 zlokalizowanego w ulicy Chwaszczyńskiej (obecnie „przeście” sieci kanalizacji deszczowej pod ciepłociągami odbywa się kanałami 5xDN300 + DN200) - Zadanie 2;
- 2) kanał deszczowy DN500 w ulicy Wielkopolskiej (na wschód od skrzyżowania z ulicą Starodworcową) oraz DN400 i DN500 na skrzyżowaniu ulic Wielkopolska/Korzenna/Nowodworcowa wymaga przebudowy - Zadanie 3;
- 3) wyeliminować projektowanie dwóch równoległych kanałów deszczowych pod jezdnią ulicy Wielkopolskiej - Zadanie 3;

www.zdziz.gdynia.pl

X:\M_Kolodziejko\ZGODNIWOŚĆ\Opracowanie 2015\Wzrost Integracyjny Gdynia Karwiny - koncepcja odwodnienia (03.12.15) Ldz. 11962.doc

1/2

- 4) zbiornik retencyjny zlokalizować w całości poza jezdnią - Zadanie 4;
- 5) wyeliminować budowę drugiego kanału deszczowego w ulicy Nowodworcowej – Zadanie 5.

Integralną część niniejszej opinii stanowią osteplowane przez tut. Zarząd rysunki nr:

- ♦ S-1.3-1 i S-1.3-2 pn. „Plan sytuacyjny Zadanie 1 – Wariant 3” w Zadaniu 1;
- ♦ S-2.3-1 pn. „Plan sytuacyjny Zadanie 2 – Wariant 3” w Zadaniu 2;
- ♦ S-3.3-1 pn. „Plan sytuacyjny Zadanie 3 – Wariant 3” w Zadaniu 3;
- ♦ S-4.3-1 pn. „Plan sytuacyjny Zadanie 4 – Wariant 3” w Zadaniu 4;
- ♦ S-5.3-1 pn. „Plan sytuacyjny Zadanie 5 – Wariant 3” w Zadaniu 5;
- ♦ S-6.3-1 pn. „Plan sytuacyjny Zadanie 6 – Wariant 3” w Zadaniu 6;
- ♦ S-7.3-1 pn. „Plan sytuacyjny Zadanie 7 – Wariant 3” w Zadaniu 7;
- ♦ S-8.3-1 i S-8.3-2 pn. „Plan sytuacyjny Zadanie 8 – Wariant 3” w Zadaniu 8.

Jednocześnie informujemy, iż powyższa dokumentacja stanowić będzie podstawę do określenia warunków technicznych na budowę miejskiego systemu odwadniania miasta w obszarze objętym koncepcją, o których wydanie należy wystąpić z wnioskiem do tut. Zarządu. Warunki techniczne określane będą odrębnie dla każdego zadania, w których przedstawione zostaną szczegółowe zakresy robót budowlanych na istniejącej sieci kanalizacji deszczowej koniecznych do wykonania w związku z planowanymi pracami drogowymi.

DYREKTOR

Ingrid Roman Witowski

Do wiadomości:

1. Wydział Inwestycji Urzędu Miasta Gdyni

UD a/a