

**BPBK s.a.**Biuro Projektów
Budownictwa
Komunalnego
spółka akcyjna
w GdańskuEgzemplarz nr 1
ul. 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/841/UI/298/W/2009/9791**
Umowa nr KB/604/UI/112-W/2014/0237
Poz. PW/1

PROJEKT WYKONAWCZY

Branża: **DROGOWA****Nazwa opracowania:** **PROJEKT DROGOWY****Przedsięwzięcie:** **Rozbudowa skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd jako etap I Rozbudowy ulicy 10 Lutego w Gdyni****Zamawiający / Inwestor:** **Gmina Miasta Gdyni**
Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia

Projektant	mgr inż. Zbigniew Mysza	specj.: drogowa upr. nr POM/0080/POOD/09; Izba POM/BD/0249/09	
Sprawdzający	inż. Wiesław Gadziński	specj.: konstrukcyjno-inżynierska upr. nr 2565/Gd/86 Izba POM/BD/0037/15	
Inżynier Projektu	mgr inż. Jan Tadeusz Kosiedowski	specj.: konstrukcyjno-inżynierska upr. nr 2808/Gd/87; Izba POM/BD/2260/01	
Stanowisko	Imię i nazwisko	Specjalność, numer uprawnień	Podpis

Gdańsk, 20 styczeń 2016r.

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.

KRS: 0000148000 - Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Kapitał Akcyjny 600 000,00 PLN (opłacony w całości); REGON: 190008942; NIP: 584-025-35-62
Rachunek bankowy nr: 12 1240 5442 1111 0000 5375 8491

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

II OPIS TECHNICZNY 2

1. Podstawa opracowania. 2
2. Cel i zakres opracowania. 3
3. Opis stanu istniejącego..... 4
4. Warunki geotechniczne podłoża gruntowego 5
5. Rozwiązania projektowe. 7
6. Wpływ inwestycji na środowisko. 13

III TABELE ROBÓT ZIEMNYCH 15

IV WYKAZ UZGODNIEŃ I DOKUMENTÓW..... 17

V CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- Rys. nr 0 Orientacja..... 1:5000
- Rys. nr 1 Plan sytuacyjny 1:500
- Rys. nr 2 Profile podłużne..... 1:100/1000
- Rys. nr 3 Przekroje normalne 1:100
- Rys. nr 4.1 Przekroje konstrukcyjne 1:20
- Rys. nr 4.2 Szczegóły konstrukcyjne..... 1:20
- Rys. nr 5.1 Przekroje poprzeczne..... 1:100
- Rys. nr 5.2 Przekroje poprzeczne..... 1:100
- Rys. nr 5.3 Przekroje poprzeczne..... 1:100
- Rys. nr 6 Plan warstwiczny..... 1:250

II OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

Podstawami opracowania są:

- umowa nr KB/841/UI/298/W/2009/9791, zawarta w Gdyni w dniu 18.12.2009r., pomiędzy zamawiającym, a **Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego S.A.**, z siedzibą w Gdańsku przy ul. Jana Uphagena 27,
- specyfikacja istotnych warunków zamówienia (SIWZ) do projektu j.w.;
- pomiary natężeń ruchu samochodowego wykonane w marcu 2011r.;
- koncepcja przebudowy skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd jako etap I rozbudowy ulicy 10 Lutego w Gdyni – opracowanie BPBK S.A. kwiecień 2011 r.;
- mapa do celów projektowych w skali 1:500
- dokumentacja geotechniczna dla projektu przebudowy drogi GDYNIA, ulice Podjazd, 10 Lutego, Dworcowa – opracowanie „GEOTEST” Sp. z o.o. – lipiec 2010r.;
- dokumentacja geotechniczna dla projektu budowlanego kładki dla pieszych GDYNIA, ul. Podjazd - opracowanie „GEOTEST” Sp. z o.o. – czerwiec 2011r.;
- rozporządzenie 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);
- 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 2000r.);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz z załącznikami nr 1-4 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).

2. Cel i zakres opracowania.

Przebudowa skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd ma na celu:

- poprawę przepustowości skrzyżowania;
- wzrost poziomu bezpieczeństwa pojazdów przejeżdżających przez skrzyżowanie;
- budowę wydzielonych ścieżek rowerowych i chodników usprawniających ruch pieszych i rowerzystów.

Zakres opracowania projektu drogowego obejmuje:

- zdjęcie humusu wraz z oczyszczeniem terenu przeznaczonego pod budowę skrzyżowania;
- rozbiórkę fragmentów istniejących jezdni, chodników oraz innych budowli kolidujących z zakresem planowanych robót;
- przebudowę nawierzchni ulic 10 Lutego, Dworcowej i Podjazd;
- budowę dwukierunkowej ścieżki rowerowej o szer. 2,0m oraz chodników o zmiennej szerokości – z uwzględnieniem docelowej lokalizacji kładki pieszo-rowerowej nad ul. Podjazd;
- wyznaczenie korytarzy ruchu uwzględniających przyszły przebieg tras trolejbusów i autobusów na skrzyżowaniu;
- przebudowę istniejącej skarpy nasypu kolejowego;
- zapewnienie prawidłowego odprowadzenia wody opadowej projektowanego układu drogowego.

3. Opis stanu istniejącego

Istniejące skrzyżowanie ulic 10 Lutego – Podjazd – Dworcowa stanowi połączenie komunikacyjne Śródmieścia Gdyni z ul. Morską i ul. Śląską.

Na skrzyżowaniu odbywa się ruch autobusowy i trolejbusowy w relacjach 10 Lutego-Dworcowa, Dworcowa-Podjazd oraz Podjazd-Dworcowa, stanowiących trasę większości linii autobusowych i trolejbusowych w Gdyni. Relacje te obsługują między innymi dzielnice: Chylonię, Witomino, Wiczlino, Dąbrowę, Cisową, Chwarzno, Orłowo, Grabówek oraz miasto Sopot i Gdański Port Lotniczy.

W stanie istniejącym jest to skrzyżowanie typu: skanalizowane bez sygnalizacji świetlnej. Na wlocie ulicy Dworcowej znajduje się duża wyspa rozdzielająca kierunki ruchu w lewo i prawo. Ruch w prawo odbywa się pod kątem prostym do głównego ciągu ulic kierunku 10 Lutego – Podjazd. Natomiast lewoskręt odbywa się odrębną jezdnią dochodzącą pod kątem 30 stopni do kierunku głównego, co stanowi istotny mankament geometrii skrzyżowania, rzutujący na bezpieczeństwo ruchu. Relacja na ciągu ulic 10 Lutego – Podjazd jest obciążona bardzo dużym natężeniem, co utrudnia skręt z ul. Dworcowej w obu kierunkach. Natomiast relacja lewoskrętu na wlocie ulicy Podjazd odbywa się ze wspólnego pasa z ruchem na wprost, co powoduje blokowanie tego ruchu.

Dla potrzeb projektu wykonano 5-dobowe (24-godzinne) pomiary ruchu na omawianym skrzyżowaniu, uzyskując informacje o zmienności natężeń w okresie od środy do poniedziałku. Maksymalne wielkości obciążenia ruchem na skrzyżowaniu w godzinach 6-9⁰⁰ i 9-22⁰⁰. Dominujące są relacje w ciągu ulic 10 Lutego – Podjazd i prawoskręt z ul. Dworcowej.

Ulice: 10 Lutego, Podjazd i Dworcowa to ulice klasy Z (zbiorcze), jednojezdniowe o przekroju 2/2. Nawierzchnia jezdni w większości asfaltowa za wyjątkiem części pasa (szer. 2,5m) dla skręcających w prawo z ul.10 Lutego w ul. Dworcową, która wykonana jest z kostki kamiennej.

W obszarze skrzyżowania znajduje się kilkanaście legalnych i nielegalnych miejsc postojowych.

W rejonie skrzyżowania na ul. Podjazd znajduje się wiadukt kolejowy. Stanowi on istotne ograniczenie w rozbudowie wlotu ul. Podjazd (pas do skrętu w lewo). Powierzchnia terenu jest wzniesiona od 10,4m do 14,0m n.p.m.

W omawianym terenie występuje bogate uzbrojenie terenu:

1. Sieci wodociągowe,
2. Sieci kanalizacyjne (ściekowe i deszczowe),
3. Sieci gazowe,
4. Sieci kanalizacji teletechnicznej;
5. Sieci elektroenergetyczne oraz oświetleniowe;
6. Trolejbusowe sieci trakcyjne.

4. Warunki geotechniczne podłoża gruntowego

4.1. Charakterystyka podłoża

Budowa geologiczna dokumentowanego terenu wykazuje małe zróżnicowanie.

W profilach geotechnicznych stwierdzono występowanie utworów czwartorzędowych holocenijskich i plejstocenijskich.

Utwory holocenijskie: nasypy niekontrolowane, asfalt, kostka granitowa, beton, chudy beton, nasypy budowlane (piaski drobne, piaski średnie).

Utwory plejstocenijskie: gliny pylaste, piaski gliniaste, piaski pylaste, piaski drobne, piaski średnie, żwiry.

Układ w/w osadów i miąższości poszczególnych warstw obrazują załączone przekroje geotechniczne (zał. graf. nr 6 – 8).

Wartości charakterystyczne i współczynniki materiałowe gruntów ustalono na podstawie badań terenowych oraz normy PN-81/B-03020 i podano w zestawieniu tabelarycznym (zał. nr 10).

4.2. Charakterystyka wód gruntowych.

Wody gruntowej nie nawiercono. Sączeń nie zaobserwowano.

4.3. Podział na warstwy.

Na podstawie przeprowadzonych badań terenowych i w oparciu o normę PN-81/B-03020 dokonano oceny podłoża przez wydzielenie warstw geotechnicznych.

Z podziału na warstwy wyłączono nasypy niekontrolowane, które jako niejednorodne nie mogą być jednoznacznie określone pod względem cech fizyko mechanicznych.

Uwzględniając genezę, stan i rodzaj gruntów wydzielono następujące warstwy geotechniczne:

Warstwa I Gliny pylaste, piaski gliniaste, plastyczne o stopniu plastyczności $IL(n) = 0,40$.

Gliny pylaste są to grunty tiksotropowe. Pod wpływem obciążeń dynamicznych ich parametry wytrzymałościowe zbliżają się do zera.

Grunty warstwy I są gruntami morenowymi, spoistymi, nieskonsolidowanymi o symbolu konsolidacji B według PN-81/B-03020.

Warstwa IIa Piaski pylaste, wilgotne, średniozagęszczone o stopniu zagęszczenia $ID(n) = 0,46$.

Warstwa IIb Piaski drobne, nasypy budowlane (piaski drobne), wilgotne, średniozagęszczone o stopniu zagęszczenia $ID(n) = 0,52$.

Warstwa III Piaski średnie, nasypy budowlane (piaski średnie), wilgotne, średniozagęszczone o stopniu zagęszczenia $ID(n) = 0,54$.

Warstwa IV Żwiry, wilgotne, średniozagęszczone o stopniu zagęszczenia

ID(n) = 0,53.

4.4 Wnioski i zalecenia techniczne

Na podstawie dokonanych badań i przedstawionych materiałów można wyciągnąć następujące wnioski:

4.4.1. Do gruntów słabonośnych należą:

- nasypy niekontrolowane.

Grunty te nie nadają się do bezpośredniego posadowienia i należy je usunąć z podłoża, a ewentualne nierówności uzupełnić podsypką piaszczysto-żwirową, zagęszczoną.

4.4.2. Jako podłoże nośne należy traktować grunty warstw: I, IIa, IIb, III, IV.

4.4.3. Gruntami wysadzinowymi są: nasypy niekontrolowane, grunty warstwy I. Gruntami wątpliwymi są IIa.

Grunty warstw: IIb, III, IV są dobre i niewysadzinowe.

4.4.4. Sprawdzenie stanów granicznych wg. PN-81/B-03020 należy obliczać na podstawie wartości charakterystycznych podanych w tabeli (Dokumentacja Geotechniczna, lipiec 2010 zał. nr 10).

Do obliczeń należy przyjmować współczynnik materiałowy dla gruntów bardziej niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa budowli.

4.4.5. Wartość współczynnika korekcyjnego (PN-81/B-03020, punkt 3.3.4.) należy dodatkowo zmniejszyć mnożąc przez 0,9 ze względu na zastosowanie metody B oznaczania niektórych parametrów geotechnicznych.

4.4.6. Podłoże należy traktować jako warstwowane.

4.4.7 Podsypka nie może zawierać domieszek gruntów organicznych, ilastych, pyłowych (wysadzinowych). Wykonanie podsypki (podłoża, nasypu budowlanego) pod konstrukcją nawierzchni drogowej powinno cechować się współczynnikiem filtracji $k_{10} \geq 8,0$ m/dobę.

- Roboty ziemne należy prowadzić pod nadzorem uprawnionego geologa. W ramach nadzoru wykonać badania laboratoryjne gruntu użytego do budowy podłoża pod konstrukcją nawierzchni drogowej z określeniem współczynnika filtracji. Nadzór geotechniczny winien również określić stopień i wskaźnik zagęszczenia podsypki. Nośność podłoża gruntowego można wzmocnić poprzez ułożenie maty z geosyntetyków.

4.4.8. W podłożu mogą wystąpić grunty słabonośne nie uchwycone wierceniami.

4.4.9. Odbioru dna wykopu i podsypki winien dokonać uprawniony geolog. Wszystkie roboty ziemne prowadzić pod nadzorem uprawnionego geologa.

5. Rozwiązania projektowe.

5.1 Założenia projektowe:

- **ul. Podjazd – 10 Lutego**

- Klasa drogi: Z 2/2 (zbiorcza, dwujezdniowa po dwa pasy ruchu w każdym kierunku);
- Prędkość projektowa $V_p=40\text{km/h}$,
- Przekrój uliczny (na terenie zabudowy)
- 2 jezdnie o szerokości 6,0m (jezdnie lewa) i 6,5m (jezdnie prawa)
- Pochylenie poprzeczne jednostronne 2%
- Pasy dodatkowe (pasy skrętu) o szerokości 3,0m i 3,25m
- Chodnik o zmiennej szerokości.

- **ul. Dworcowa**

- Klasa drogi: Z 1/2 (zbiorcza, jednojezdniowa po dwa pasy ruchu w każdym kierunku);
- Prędkość projektowa $V_p=40\text{km/h}$,
- Przekrój uliczny (na terenie zabudowy)
- 1 jezdnie o szerokości 12,5m
- Pochylenie poprzeczne dwustronne 2%
- Pasy dodatkowe (pasy skrętu) o szerokości 3,5m
- Chodnik o zmiennej szerokości.

- **Łącznica zjazdowa i wjazdowa (na ul. Ślaską) w ciągu ul. Podjazd**

- Łącznice 2 pasowe, jednokierunkowe
- Prędkość projektowa $V_p=40\text{km/h}$
- Przekrój uliczny (na terenie zabudowy)
- 1 jezdnie, szerokości 8,0m
- Pochylenie poprzeczne jednostronne 3% (łącznica wjazdowa) oraz 2% (łącznica zjazdowa)

5.2 Rozwiązanie sytuacyjno-wysokościowe

Rozwiązanie projektowe zakłada przebudowę istniejącej geometrii skrzyżowania na skrzyżowanie z wyspą centralną. Geometria umożliwia wygospodarowanie powierzchni akumulacji dla relacji skrętnych w lewo na kierunku Podjazd – Dworcowa oraz Dworcowa – 10 Lutego. Wszystkie zaprojektowane wloty na skrzyżowaniu są wielopasowe, w tym:

- wlot ul. Podjazd – cztero-pasowy (dwa pasy do jazdy na wprost o szerokości po 3,25m oraz dwa wydzielone pasy do skrętu w lewo w ul. Dworcową o szerokości 3,25 i 3,0m i długości ok. 40-50m);
- wlot ul. Dworcowej – trzy-pasowy (2 pasy do skrętu w prawo o szerokości po 3,5m w tym zewnętrzny przeznaczony tylko dla autobusów oraz wydzielony pas do skrętu w lewo o szerokości 3,5m i długości ok. 20m);
- wlot ul. 10 Lutego – 2 pasy (jeden pas do skrętu w lewo o szerokości 3,0m oraz jeden pas do skrętu w lewo i w prawo o szerokości 3,25m).

Celem zwiększenia prędkości pokonywania relacji i płynności ruchu dla kierunku 10 Lutego – Podjazd, złagodzone geometrię wyspy centralnej poprzez jej spłaszczenie, w wyniku czego uległa likwidacji możliwość zawracania w ciągu ulic 10 Lutego i Podjazd. W proponowanym rozwiązaniu sygnalizacja świetlna będzie mogła pracować w dwóch fazach. Jest to optymalne rozwiązanie, które pozwala uzyskać znaczną swobodę ruchu i największą możliwą przepustowość.

Przejście dla pieszych (o szer. 8,0m) wraz z przejazdem rowerowym (o szer. 2,0m) przez ulicę Dworcową, usytuowano naprzeciwko wyjścia z budynku SKM, lekko korygując w stosunku do stanu istniejącego. Nie przewidziano odtwarzania miejsc parkingowych w rejonie przebudowywanego skrzyżowania. Pasy przeciwbieżne wzdłuż ul. Podjazd zostały rozdzielone wyspą dzielącą wyniesioną w krawężnikach o szerokości 2,2m. Wyspy kierujące na projektowanym skrzyżowaniu zostały zaprojektowane w wyniesionych krawężnikach z opaską o szerokości 0,7m, z przeznaczeniem pod zielenią miejską. Na ul. 10 Lutego przewidziano budowę ścieżki rowerowej o szer. 2,0m, chodników o szerokości 3,2 i 5,0m oraz pasów zieleni oddzielających projektowaną ścieżkę rowerową i chodnik od jezdni.

Z ul. 10 Lutego zaprojektowano wjazd dwukierunkowy do ślepej ul. Szkolnej o szerokości 5,0m i promieniu wjazdu $R=6,0m$.

W obrębie Węzła Pokoju wydzielono dwa pasy do skrętu w lewo, o szerokości po 3,0m każdy, stanowiące strefę akumulacji dla pojazdów skręcających w lewo z ul. Podjazd w ul. Śląską oraz zredukowano promień skrętu do 12m, a na relacji Śląska – Podjazd do 15m, co przyczyni się do poprawy BRD. Dodatkowo, z uwagi na niekorzystne warunki widoczności na powyższej relacji wprowadzono sygnalizację świetlną.

Wewnętrzne krawędzie wyspy centralnej skrzyżowania wyokrąglono łukami o promieniach $R=10m$ dla relacji ul. Dworcowa – ul. 10 Lutego oraz ul. Podjazd – ul. Dworcowa oraz łukiem o promieniu $R=76,5m$ dla relacji ul. 10 Lutego – ul. Podjazd. Ponadto w strefie wyspy centralnej wydzielono dwupasową powierzchnię akumulacji lewoskrętów z ulicy Podjazd w ulicę Dworcową, z uwzględnieniem ruchu trolejbusów poprzez wykonanie obniżonej wyspy o szer. 3,2m, wypełnionej zabrukiem kamiennym pomiędzy pasami do skrętu w lewo z ul. Podjazd – w ul. Dworcową. Zaprojektowano również poszerzenia pachwinowe wypełnione brukiem kamiennym na ciasnych łukach na kierunkach: ul. Dworcowa – ul. Podjazd, zjazd z ul. Śląskiej w ul. Podjazd oraz 10 Lutego – Dworcowa. Poszerzono korytarz ruchu na kierunku ul. Podjazd - ul. Śląska dla skrajnego pasa lewoskrętu do 5,0m.

Niweleta ciągu ulic Podjazd - 10 Lutego wynika z założenia klasy ulicy (zbiorcza), z konieczności utrzymania istniejącej skrajni pionowej wiaduktu kolejowego, z konieczności powiązania wysokościowego projektowanego układu z poziomami istniejącymi na włączeniach oraz z kryterium zapewnienia sprawnego odprowadzenia wody opadowej. Zastosowano spadki podłużne o wartościach od 0,5% do 4,55%. Zaprojektowano łuki poziome wklęsłe o wartości 600m i wypukłe o wartościach 600m i 1500m. Początek i koniec projektowanego odcinka dostosowano do stanu istniejącego. Niwelety dodatkowych pasów ruchu przeznaczonych do skrętu w lewo dowiązано wysokościowo do krawędzi jezdni relacji Podjazd – 10 Lutego oraz 10 Lutego - Podjazd.

Profil podłużny ulicy Dworcowej wykonano w dostosowaniu do stanu istniejącego oraz projektowanego przebiegu krawędzi jezdni relacji ul.10 Lutego - ul. Podjazd. Na długości co najmniej 20m przed skrzyżowaniem zastosowano spadek 2,5%.

Ze względu na usytuowanie części projektowanego skrzyżowania na terenie ochrony konserwatorskiej, pozostawiono istniejące, powojenne żeliwne osłony świateł w ciągu kamiennego krawężnika (do przełożenia wraz z zabytkowym kamiennym krawężnikiem i pasem zabruku). Podczas budowy należy zabezpieczyć przekładane zabytkowe elementy przed zniszczeniem bądź rozgrabieniem.

Szczegółowe rozwiązanie sytuacyjne pokazano na rys nr 1, wysokościowe pokazano na rys. nr 2, konstrukcyjne na rys. nr 4.1 i 4.2

5.3 Rozwiązanie konstrukcyjne

1. Konstrukcja nawierzchni bitumicznej typu KR5 (67cm)

Na ul. Dworcowej

Nawierzchnia ograniczona krawężnikami istniejącymi kamiennymi 20/30cm (do przełożenia) na ławie betonowej z oporem z betonu C15/18.

Na ul. Podjazd-10 Lutego oś Lewa OD HM 0+65,00 DO HM 2+43,85

Na ul. Podjazd-10 Lutego oś Prawa OD HM 0+78,00 DO HM 2+48,66

Na ul. Śląska łącznica wjazdowa : OD HM - 0+99,81 DO HM 0+00,00

Na ul. Śląska łącznica zjazdowa : OD HM - 0+90,26 DO HM 0+00,00

Nawierzchnie ograniczone krawężnikami kamiennymi 20/30cm (istniejące do przełożenia oraz nowe), krawężnikami kamiennymi 15/30 oraz krawężnikami betonowymi 20/30 na ławie betonowej z oporem z betonu C15/18.

- W-wa ścieralna z mastyksu grysowego (SMA 11) grub. 4 cm;
- W-wa wiążąca z betonu asfaltowego (AC22W) grub. 8 cm;
- Podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego (AC22P) grub.15 cm;
- Podbudowy pomocniczej z KŁSM 0/31,5 grub.20 cm;
- Warstwa odsączająca z piasku lub pospółki, o wsp. filtracji $k \geq 8\text{m/dobę}$ grub.20 cm;

W-wa odcinająca: Geowłóknina separacyjno -filtracyjna typu G20 o wytrzymałości na rozc. w obu kierunkach min. 14 kN/m

- Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1 o $I_s=1,03$ oraz $E_2=120\text{MPa}$

2. Konstrukcja nawierzchni bitumicznej typu KR5 (97cm)

Na ul. Podjazd oś Lewa: OD HM 0+00 DO HM 0+65,00

Na ul. Podjazd oś Prawa: OD HM 0+00 DO HM 0+78,00

Na ul. Śląska łącznica wjazdowa : OD HM 0+00 DO HM 0+32,49

Na ul. Śląska łącznica zjazdowa : OD HM 0+00 DO HM 0+37,32

Nawierzchnie ograniczone krawężnikami betonowymi 20/30 na ławie betonowej z oporem z betonu C15/18.

- W-wa ścieralna z mastyksu grysowego (SMA11) grub. 4 cm;
- W-wa wiążąca z betonu asfaltowego (AC22W) grub. 8 cm;
- Podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego (AC22P) grub.15 cm;
- Podbudowy pomocniczej z KŁSM 0/31,5 grub.20 cm;
- Grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ grub. 15cm
- Pospółka 0/31,5 grub. 35cm
- Georuszt polipropylenowy o sztywnych węzłach typu Q16
- Geotkanina polipropylenowa typu LX

Podłoże gruntowe doprowadzone do nośności wtórny moduł odkształcenia $E_2 \geq 60\text{MPa}$

3. Konstrukcję nawierzchni chodników z płyt betonowych, ograniczonej obrzeżami betonowymi 8/30cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, gr. 3 cm, zaprojektowano z następujących warstw:

- W-wa ścieralnej z płyt betonowych 20/20cm, koloru szarego układane w prostokąt grub. 8 cm;
- Podsypka cementowo-piaskowa 1:4, grub. 3 cm;
- Podbudowa zasadnicza z KŁSM 0/31,5 o ciągłym uziarnieniu grub.15 cm;
- Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1 o $I_s=0,97$.

4. Konstrukcja nawierzchni ścieżek rowerowych z mastyksu grysowego, ograniczonej opornikami betonowymi 12/25cm na ławie betonowej z oporem z betonu C15/18, zaprojektowano z następujących warstw:

- W-wa ścieralna z mastyksu grysowego (SMA8) grub. 4 cm;
- Podbudowy zasadniczej z KŁSM 0/31,5 grub. 15 cm;
- Gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ grub. 15 cm;
- Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1 o $I_s=0,97$.

5. Konstrukcja wyspy dzielącej nieprzejezdnej i opasek jezdni

ograniczona jednostronnie lub dwustronnie krawężnikami betonowymi 20/30cm na ławie betonowej z oporem z betonu C15/18 oraz obrzeżem betonowym 8/30cm na podsypce cementowo-piaskowa 1:4 zaprojektowano z następujących warstw:

- W-wa ścieralna: kostka betonowa typu "stary bruk" grub.8cm
- Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub.3cm
- Podbudowa zasadnicza: KŁSM 0/31,5 o ciągłym uziarnieniu grub.15cm
- Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1 o $I_s=0,97$

6. Konstrukcja wyspy dzielącej nieprzejezdnej i opasek jezdni

ograniczona jednostronnie lub dwustronnie krawężnikami kamiennymi 20/30cm na ławie betonowej z oporem z betonu C15/18 lub jednostronnie krawężnikami kamiennymi 15/30cm oraz obrzeżem betonowym 8/30cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 zaprojektowano z następujących warstw:

- | | |
|--|-----------|
| -W-wa ścieralna: kostka kamienna 10/10 | grub.10cm |
| -Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | grub.3cm |
| -Podbudowa zasadnicza: KŁSM 0/31,5 o ciągłym uziarnieniu | grub.15cm |
| -Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1 o $I_s=0,97$ | |

7. Konstrukcję nawierzchni separacji ścieżek rowerowych od chodników, zaprojektowano z następujących warstw:

- | | |
|---|-------------|
| - W-wa ścieralna z kostki betonowej typu „stary bruk” brązowa | grub. 8 cm; |
| - Podsypka cementowo-piaskowa 1:4, | grub. 3 cm; |
| - Podbudowa zasadnicza: KŁSM 0/31,5 o ciągłym uziarnieniu | grub.15 cm; |

8. Konstrukcja zabruku pachwinowego jezdni oraz wyspy przejezdnej

ograniczona od strony nawierzchni jezdni krawężnikiem kamiennym 15/30 na ławie betonowej z oporem z betonu C15/18 zaprojektowano z następujących warstw:

- | | |
|--|------------|
| - W-wa ścieralna: bruk kamienny 16x16cm (kolor czerwony) | grub.16cm |
| - Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | grub.3cm |
| - Podbudowa zasadnicza: beton C 16/20 | grub. 26cm |

Warstwa odsączająca z piasku lub pospółki, o wsp. filtracji $k \geq 8\text{m/dobę}$
grub.20 cm;

- W-wa odcinająca: Geowłóknina separacyjno -filtracyjna typu G20 o wytrzymałości na rozc. w obu kierunkach min. 14 kN/m
- Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1 o $I_s=1,03$ oraz $E_2=120\text{MPa}$

9. Konstrukcja nawierzchni na przejściu dla pieszych na ul. Szkolnej

zaprojektowano z następujących warstw:

- | | |
|--|-----------|
| - W-wa ścieralna: beton asfaltowy (BA 0/20) | grub.5cm |
| - Geokompozyt z włókna szklanego P-100 (na całej szerokości przejścia dla pieszych) | |
| - W-wa wyrównawcza: beton asfaltowy (AC11W) | grub.3cm |
| - Podbudowa zasadnicza: bruk kamienny 16x16 (ze stanu istniejącego) | grub.16cm |
| - Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | grub.3cm |
| - Podbudowa pomocnicza: chudy beton | grub.15cm |
| - Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1 o $I_s=1,00$ oraz $E_2=100\text{MPa}$ | |

10. Konstrukcja nawierzchni wjazdu bramowego

zaprojektowano z następujących warstw:

- | | |
|--|-----------|
| - W-wa ścieralna: kostka kamienna grafitowa nieregularna | grub.6cm |
| - Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | grub.3cm |
| - Podbudowa zasadnicza: beton cementowy C 16/20 | grub.20cm |

- Warstwa odsączająca z piasku i pospółki, o wsp. filtracji $k \geq 8\text{m/dobę}$ grub.15cm
- W-wa odcinająca: Geowłóknina separacyjno -filtracyjna typu G20 o wytrzymałości na rozcz. w obu kierunkach min. 14 kN/m
- Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1 o $Is=1,03$ oraz $E2=120\text{MPa}$

11. Konstrukcja pasma bruku kamiennego o szer. 2,5m

na prawym pasie ciągu ul.10 Lutego – Dworcowa

zaprojektowano z następujących warstw:

- W-wa ścieralna: bruk kamienny ze stanu istniejącego grub.16cm
- Podosypka cementowo-piaskowa 1:4 grub.3cm
- Podbudowa zasadnicza: beton cementowy C 16/20 grub.20cm
- Warstwa odsączająca z piasku i pospółki, o wsp. filtracji $k \geq 8\text{m/dobę}$ grub.20cm
- W-wa odcinająca: geowłóknina separacyjno -filtracyjna typu G20 o wytrzymałości na rozcz. w obu kierunkach min. 14 kN/m
- Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1 o $Is=1,03$ oraz $E2=120\text{MPa}$

12. Konstrukcja nawierzchni na przejściu dla pieszych i przejeździe rowerowym przez ul. Dworcową.

zaprojektowano z następujących warstw:

- W-wa ścieralna: mastyks grysowy (SMA 0/11) grub.4cm
- Geokompozyt z włókna szklanego typu P-100
- W-wa wyrównawcza: beton asfaltowy (AC11W) o wysokim module sztywności grub.4cm
- Podbudowa zasadnicza: bruk kamienny ze stanu istniejącego grub. 10cm
- Podosypka cementowo-piaskowa 1:4 grub.3cm
- Podbudowa pomocnicza: beton cementowy C 16/20 grub.20cm
- W-wa odsączająca z piasku i pospółki, o wsp. filtracji $k \geq 8\text{m/dobę}$ grub.20cm
- W-wa odcinająca: Geowłóknina separacyjno -filtracyjna typu G20 o wytrzymałości na rozcz. w obu kierunkach min. 14 kN/m
- Podłoże gruntowe doprowadzone do grupy nośności G1 o $Is=1,03$ oraz $E2=120\text{MPa}$

13. Urządzenia odprowadzające wodę:

Na łącznicach wjazdowej/ zjazdowej na/z ul. Śląskiej przy pochyleniach profilu podłużnego powyżej 2,9% należy zastosować kraty wpustów ulicznych typu górskiego, które wyszczególniono w opisie branży sanitarnej.

5.3 Sygnalizacja świetlna z elementami systemu TRISTAR

Projektowaną sygnalizację świetlną przewidziano na podlegających przebudowie skrzyżowaniach ulic, tj.

- skrzyżowaniu 10 Lutego – Dworcowa – Podjazd wraz z przejściem dla pieszych/ przejazdem rowerowym na wysokości dworca SKM (wspólny sterownik) oraz na
- skrzyżowaniu Podjazd – Śląska, leżącym w obrębie Węzła Pokoju w odległości zaledwie 150m od ul. Dworcowej. Obie sygnalizacje tworzyć będą układ skoordynowany z istniejącą sygnalizacją skrzyżowania 10 Lutego – 3 Maja, które jest położone w niewielkiej odległości 130m od ul. Podjazd.

Wymienione skrzyżowania zostały objęte etapem I budowy systemu TRISTAR.

Krótki pas skrętu w lewo z ulicy Podjazd w ulicę Śląską jest wskazaniem do sterowania ruchem, tak, aby uniknąć blokowania pasów ruchu pod wiaduktem w kierunku głównego ciągu ulic Morska – Śląska. Natomiast blokowanie ruchu na pasach pod wiaduktem w kierunku ulicy 10 Lutego eliminować będzie projektowana powierzchnia akumulacji dla lewoskrętów w ul. Dworcową.

Sygnalizację na skrzyżowaniu Ślaska – Podjazd przewidziano jako 2-fazową akomodowaną ruchem obu kierunków jako równorzędnych. W przypadku skrzyżowania 10 Lutego – Podjazd – Dworcowa jest to sygnalizacja 3-fazowa, z preferencją kierunku 10 Lutego – Podjazd, także akomodowana ruchem w fazach podrzędnych.

W projekcie przewidziano następujące pętle indukcyjne w układzie lokalnego sterowania ruchem skrzyżowań:

- sterujące: pętle zgłoszeniowe, pętle obecności kolejki na pasach ruchu, pętle przejazdu;
- pętle pomiarowe.

Ponadto uwzględniono detektory systemowe dla potrzeb TRISTARa, które mają służyć do pomiaru prędkości potoku pojazdów i wykrywania kolejek blokujących (zatłoczenia). Sposób rozmieszczenia detektorów ruchu (pętle) jest zgodny z wytycznymi zawartymi w koncepcji podsystemu zarządzania ruchem ulicznym systemu TRISTAR. W związku ze zmianą geometrii układu drogowego oraz uszczegółowieniem rozwiązań sterowania ruchem na skrzyżowaniach projektowane maszty sygnalizacyjne, detektory ruchu, studnie i kanalizacja kablowa (lokalna i systemowa) zastępują lub korygują elementy projektowane przez SPRINT

6 Wpływ inwestycji na środowisko.

Zrealizowanie kładki pieszo-rowerowej nad ul. Podjazd wraz z pochylniami umożliwi bezpieczne połączenie pieszo-rowerowe terenów zielonych (w rejonie Al. 17 Grudnia) z terenami przy dworcu podmiejskim.

Najistotniejsze negatywne oddziaływania pojawią się podczas realizacji projektowanej kładki. Powstaną istotne uciążliwości w rejonie prowadzonych robót związane ze:

- zwężeniem obu jezdni ulicy Podjazd – do 1 pasa ruchu w każdym kierunku;
- wzrostem natężenia hałasu spowodowanego pracą maszyn, urządzeń i ciężkiego sprzętu budowlanego;
- wzrostem emisji spalin z silników maszyn i urządzeń wykorzystywanych podczas budowy;
- wzrostem wibracji powodowanych przez maszyny i urządzenia używane do zagęszczania podbudowy i mas bitumicznych.

Uciążliwości te mają charakter czasowy.

W trakcie realizacji inwestycji oraz jej eksploatacji przewiduje się możliwość wystąpienia następujących odpadów:

- | | |
|---|-------------|
| - odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów | – ok. 15 Mg |
| - destrukta zawierający asfalt | – ok. 3 Mg |
| - gleba i ziemia w tym kamienie | – ok. 60 Mg |

Opracował:
mgr inż. Zbigniew Mysza

.....

III TABELE ROBÓT ZIEMNYCH

UL. 10 LUTEGO I PODJAZD											
Tabela wykopu (N), nasypu (W) i warstwy wymiany (Ww - w-wa wzmacniająca w konstr. nawierzchni)											
Km	Odl.	Pow. przekroju		Śr. pow. Przekroju		Objętość		SUMA			
		W1	N1	W1	N1	W1	N1	W1	N1		
		m ²		m ²		m ³		m ³			
1			2	3	4	5	6	7,00	8,00	9	10
			oś 1 i 2								
0	+	0	1	2,59	0	0	0	0,00	0,00	0	0
0	+	5	5	2,59	0	2,59	0,00	12,95	0,00	12,95	0,00
0	+	20	15	5,59	0,89	4,09	0,45	61,35	6,75	74,30	6,75
0	+	40	20	10,93	4,51	8,26	2,70	165,20	54,00	239,50	60,75
0	+	60	20	8,78	1,63	9,86	3,07	197,20	61,40	436,70	122,15
0	+	80	20	2,9	0,54	5,84	1,09	116,80	21,80	553,50	143,95
0	+	100	20	2,48	0,39	2,69	0,47	53,80	9,40	607,30	153,35
0	+	120	20	1,57	1,28	2,03	0,84	40,60	16,80	647,90	170,15
0	+	140	20	2,54	0,45	2,06	0,87	41,20	17,40	689,10	187,55
0	+	160	20	4,44	2,11	3,49	1,28	69,80	25,60	758,90	213,15
0	+	180	20	3,13	5,21	3,79	3,66	75,80	73,20	834,70	286,35
0	+	200	20	0,96	8,31	2,05	6,76	41,00	135,20	875,70	421,55
0	+	220	20	1,77	6,93	1,37	7,62	27,40	152,40	903,10	573,95
0	+	240	20	3,23	0,82	2,50	3,88	50,00	77,60	953,10	651,55
0	+	248,66	8,66	3,47	0,74	3,35	0,78	29,01	6,75	982,11	658,30
										982,11	658,30
skorygowane										1009,61	676,74

UL. DWORCOWA													
Tabela wykopu (N), nasypu (W) i warstwy wymiany (Ww - w-wa wzmacniająca w konstr. nawierzchni)													
Km	Odl.		Pow. przekroju		Śr. pow. Przekroju		Objętość		SUMA				
			W1	N1	W1	N1	W1	N1	W1	N1			
			m ²		m ²		m ³		m ³				
1			2		3	4	5	6	7,00	8,00	9	10	
			oś 1 i 2										
0	+	0	1	3,36	0,11	0	0	0,00	0,00	0	0		
0	+	20	20	5,61	0,05	4,49	0,08	89,80	1,60	89,80	1,60		
0	+	40	20	4,24	0,29	4,93	0,17	98,60	3,40	188,40	5,00		
0	+	60	20	3,45	0,21	3,85	0,25	77,00	5,00	265,40	10,00		
0	+	80	20	5,83	1,02	4,64	0,62	92,80	12,40	358,20	22,40		
0	+	93,23	13,23	9,74	2,16	7,79	1,59	103,06	21,04	461,26	43,44		
											461,26	43,44	
skorygowane											474,18	44,65	

ŁĄCZNICA WJAZDOWA										
Tabela wykopu (N), nasypu (W) i warstwy wymiany (Ww - w-wa wzmacniająca w konstr. nawierzchni)										
Km	Odl.	Pow. przekroju		Śr. pow. Przekroju		Objętość		SUMA		
		W1	N1	W1	N1	W1	N1	W1	N1	
		m ²		m ²		m ³		m ³		
1	2	3	4	5	6	7,00	8,00	9	10	
	oś 1 i 2									
0 + 0	1	4,26	2,42	0	0	0,00	0,00	0	0	
0 + 15	15	3,88	3	4,07	2,71	61,05	40,65	61,05	40,65	
0 + 30	15	4,39	2,09	4,14	2,55	62,10	38,25	123,15	78,90	
0 + 32,49	2,49	1,73	0,85	3,06	1,47	7,62	3,66	130,77	82,56	
								130,77	82,56	
skorygowane								134,43	84,87	

ŁĄCZNICA ZJAZDOWA										
Tabela wykopu (N), nasypu (W) i warstwy wymiany (Ww - w-wa wzmacniająca w konstr. nawierzchni)										
Km	Odl.	Pow. przekroju		Śr. pow. Przekroju		Objętość		SUMA		
		W1	N1	W1	N1	W1	N1	W1	N1	
		m ²		m ²		m ³		m ³		
1	2	3	4	5	6	7,00	8,00	9	10	
	oś 1 i 2									
0 + 0	1	4,42	2,2	0	0	0,00	0,00	0	0	
0 + 15	15	5,93	1,53	5,18	1,87	77,70	28,05	77,70	28,05	
0 + 30	15	8,01	4,05	6,97	2,79	104,55	41,85	182,25	69,90	
0 + 37,32	7,32	4,02	3,59	6,02	3,82	44,07	27,96	226,32	97,86	
								226,32	97,86	
skorygowane								232,65	100,60	

IV WYKAZ UZGODNIEŃ I DOKUMENTÓW

Lp.	Jednostka wydająca dokument, adres	Numer załącznika	Charakter i numer dokumentu
1.	Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni Ul. 10 Lutego 24 81-364 Gdynia	1A	Uwagi do projektu UDR.6740.1134.2011.RL.Arch.389666 z dnia 12.12.2011 r.
2.	Miejski Konserwator Zabytków w Gdyni Ul. Marszałka Piłsudskiego 52/54 81-382 Gdynia	2a	Uzgodnienie Nr UKZ.4125.205.2011.AL z dnia: 25.08.2011 r.
		2b	Uzgodnienie Nr UKZ.4125.205.2011.AL z dnia: 28.09.2011 r.
		2c	Pozwolenie Nr UKZ.4125.205.2011.AL z dnia 25.10.2011 r.
3.	Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni Ul. Zakręt Oksywiu 10 81-244 Gdynia	3	Uzgodnienie z dnia 16.09.2011 r.
4.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ul. Morska 24 81-333 Gdynia	4	Uzgodnienie Nr IZIW-505-217/2011 z dnia: 30.08.2011 r.
5.	SKM Szybka Kolej Miejska w Trójmieście - Wydział Infrastruktury Ul. Morska 350A 81-002 Gdynia	5	Uzgodnienie Nr SKMEI 2b 515-48/2011 z dnia: 22.08.2011 r.
6.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ul. Morska 24 81-333 Gdynia	6	Opinia Nr IZIW-505-217II/2011 z dnia: 30.08.2011 r.
7.	Urząd Miasta Gdyni Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54 81-382 Gdynia Plastyk Miasta Jacek Piątek	7	Opinia Nr SMO.7012.18.1.2016 Z dnia: 14.01.2016 r.

Załącznik 1A

UD.6740.1134.2011.RL.Arch.38³⁶⁶ **ZARZĄD DRÓG I ZIELENI**
JEDNOSTKA BUDŻETOWA GMINY MIASTA GDYNI
81-354 Gdynia, ul. 10 Lutego 24
NIP 586-218-63-30, REGON 220356287
tel. 58/ 761-20-00, fax 58/ 662-28-41 Gdynia, dnia 12.12.2011 r.



Biurowo Projektów
Budownictwa Komunalnego
S.A. w Gdańsku
ul. Jana Uphagena 27
81 - 237 GDAŃSK

dotyczy: przebudowy skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd w Gdyni.

Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni uzgadnia, w zakresie swoich kompetencji, dokumentację projektową dotyczącą Rozbudowy skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd, w skład, której wchodzi poniższe opracowania:

- projekt Branży: Drogowej; Faza: Projekt Budowlany; (inwestor: Gmina Miasta Gdyni, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia; jednostka projektowa: BPBK, ul. Jana Uphagena 27, 80-237 Gdańsk; projektant: mgr inż. Zbigniew Mysza; data opracowania: październik 2011r. pn. „Przebudowa skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd jako I etap rozbudowy ul. 10 Lutego”,
- projekt Branży: Drogowej; Faza: Projekt Budowlany; (inwestor: Gmina Miasta Gdyni, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia; jednostka projektowa: BPBK, ul. Jana Uphagena 27, 80-237 Gdańsk; projektant: mgr inż. Zbigniew Mysza; data opracowania: październik 2011r. „Budowa kładki pieszo-rowerowej nad ul. Podjazd w ramach zadania pn.: „Przebudowa skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd w Gdyni”

z następującymi uwagami:

1. W związku z przebudową wpustów wraz z przykanalikami na wysokości budynku przy ul. Śląskiej 1-7 zaprojektować odtworzenie nawierzchni,
2. Instrukcja dot. utrzymania nawierzchni wodoprzepuszczalnej mineralno-żywiczej powinna zostać przekazana do tut. Zarządu podczas procesu odbioru,
3. W projekcie kładki, przy projektowanych schodach terenowych uwzględnić zaprojektowanie podjazdów dla wózków,
4. Na ewentualne zmiany w dokumentacji projektowej, które wynikną przed lub/i w trakcie jego realizacji, należy uzyskać zgodę tut. Zarządu – przed dokonaniem tych zmian,
5. Realizacja inwestycji nie może pogorszyć stanu istniejącego oraz naruszać interesów osób trzecich,
6. O rozpoczęciu i zakończeniu robót należy powiadomić pisemnie tut. Zarząd – fax 058 662 28 41, powołując się na numer niniejszego uzgodnienia oraz podając imię, nazwisko i numer telefonu kierownika robót.

Rozwiązania z zakresu punktów 1-3 przedstawić do uzgodnienia z tut. Zarządem na etapie projektu wykonawczego.

Uzgodnienie jest ważne dwa lata.

Integralną część niniejszego uzgodnienia stanowią opieczetowane załączniki graficzne tj.:

rys. nr 1 plan sytuacyjny, rys. nr 4.1 przekroje konstrukcyjne i rys. nr 4.2 szczegóły konstrukcyjne z projektu skrzyżowania oraz

rys nr 1 plan sytuacyjny i rys. nr 4 przekroje konstrukcyjne-drogowe z projektu kładki.

Jednocześnie informujemy:

- przed rozpoczęciem robót należy sporządzić i przedstawić do zatwierdzenia w tut. Zarządzie projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy oraz przebudowy urządzeń infrastruktury technicznej,
- projekt docelowej organizacji ruchu podlega odrębnemu zatwierdzeniu w tut. Zarządzie,
- wycięcie drzew i krzewów wymaga zezwolenia z Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Gdyni,
- projekty pozostałych branż również należy przedłożyć do uzgodnienia do tut. Zarządu.

UD – a/a

DYREKTOR

mgr Roman Witowski

Załącznik 2a

URZĄD MIASTA GDYNI
Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków
Al. J. Marszałka Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia

UKZ.4125.205.2011.AL

Gdynia, dnia 25 sierpnia 2011r.

Pan Mariusz Sobczyk
Biuro Projektów
Budownictwa Komunalnego
Spółka Akcyjna w Gdańsku
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk

Dotyczy: uzgodnienia projektu przebudowy skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd w Gdyni oraz budowy kładki pieszo-rowerowej nad ulicą Podjazd

W odpowiedzi na wniosek z dnia 1 sierpnia 2011r. w sprawie uzgodnienia projektu przebudowy skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd w Gdyni oraz budowy kładki pieszo-rowerowej nad ulicą Podjazd przekazujemy następujące informacje.

Planowana inwestycja została zlokalizowana na obszarze historycznego układu urbanistycznego śródmieścia Gdyni wpisanego do rejestru zabytków województwa pomorskiego pod nr A-1815 decyzją z dnia 21 września 2007r. Ponadto teren ten znajduje się na obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Śródmieście i Wzgórze Św. Maksymiliana uchwalonym Uchwałą nr VI/92/11 Rady Miasta Gdyni z dn. 23 marca 2011 r. Z tego względu wszelkie inwestycje mające wpływ na wygląd całego obszaru zabytkowego podlegają uzgodnieniom konserwatorskim oraz muszą być zgodne z zapisami powyższego planu zagospodarowania.

W związku z powyższym przedstawiamy następujące uwagi:

1. Zgodnie z § 5 ust. 1 pkt. 2d należy zachować historyczny charakter nawierzchni tj. – zachować istniejące pasma kamiennego bruku oraz krawężniki. Należy również w projekcie uwzględnić zachowane powojenne żeliwne osłony świateł przy starych przejściach dla pieszych wmontowane w krawężniki.
2. W przypadku wprowadzenia bruku np. na wyspach dzielących – należy zastosować bruk kamienny zamiast betonowego. Należy też określić jego wielkość i układ.
3. Należy przedstawić projekt barierki rozdzielającej jezdnię od chodnika oraz barierki antyrozbiygowej – forma barierki musi być dostosowana do modernistycznego charakteru chronionego układu urbanistycznego.
4. Architektura projektowanej kładki musi być dostosowana do modernistycznego charakteru chronionego obszaru, z szczególnym uwzględnieniem takich detali jak: forma balustrad kładki i schodów; forma wykończenia muru oporowego (pożądane jest wizualne odciążenie muru oporowego), zastosowanie materiałów wykończeniowych oraz kolorystyki charakterystycznej dla architektury z okresu międzywojennego. Przedstawione rozwiązania nie odpowiadają swoją estetyką tej lokalizacji.

W celu uzyskania pozwolenia na budowę dla ww. inwestycji należy dostarczyć poprawiony projekt uwzględniający powyższe uwagi, oraz dołączyć oświadczenie inwestora o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane oraz pełnomocnictwo inwestora dla wnioskodawcy.

Otrzymują:
1. Adresat
2. UKZ a/a

Miejski Konserwator Zabytków
dr inż. arch. Robert Hirscht

Załącznik 2b

URZĄD MIASTA GDYNI
Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków
Aleja Marszałka Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia

Gdynia, dnia 28 września 2011r.

UKZ.4125.205.2011.AL

SEKRETARIAT BPBK SA	
Gdańsk Wrzeszcz	
data wpł.	2011-10-04
l. dz.	3557
ilość zał.	

Pan Prezes Jan Tadeusz Kosiedowski
Biuro Projektów
Budownictwa Komunalnego
Spółka Akcyjna w Gdańsku
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk

Dotyczy: uzgodnienia projektu przebudowy skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd w Gdyni oraz budowy kładki pieszo-rowerowej nad ulicą Podjazd - uzgodnienie geometrii skrzyżowania oraz projektowanych powierzchni

W odpowiedzi na wniosek z dnia 23 września 2011 r. w sprawie uzgodnienia geometrii skrzyżowania oraz projektowanych powierzchni w ramach projektu przebudowy skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd w Gdyni oraz budowy kładki pieszo-rowerowej nad ulicą Podjazd przekazujemy następujące informacje.

Planowana inwestycja ma być zlokalizowana na obszarze historycznego układu urbanistycznego śródmieścia Gdyni wpisanego do rejestru zabytków województwa pomorskiego pod nr A-1815 decyzją z dnia 21 września 2007 r. Ponadto teren ten znajduje się na obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Śródmieście i Wzgórze Św. Maksymiliana uchwalonym Uchwałą nr VI/92/11 Rady Miasta Gdyni z dn. 23 marca 2011 r. Z tego względu wszelkie inwestycje mające wpływ na wygląd całego obszaru zabytkowego podlegają uzgodnieniom konserwatorskim oraz muszą być zgodne z zapisami powyższego planu zagospodarowania.

Zgodnie z § 5 ust. 1 pkt. 2d należy zachować historyczny charakter nawierzchni tj. – zachować istniejące pasma kamiennego bruku oraz krawężniki – znajdujące się w tym miejscu od lat 30-tych XX wieku. W związku z powyższym zapisem przedłożony projekt zakładający przykrycie bruku na odcinku 48 metrów wzdłuż ul. 10 Lutego nie może zostać uzgodniony pod względem konserwatorskim. Dopuszczalne z punktu widzenia konserwatorskiego jest przekrycie bruku na odcinku przejścia dla pieszych oraz przejazdu rowerowego na ul. Dworcowej.

Należy zatem przedstawić rozwiązanie zachowujące ciągłość pasma bruku na ul. 10 Lutego.

Ponadto ponownie informujemy, że w celu uzyskania pozwolenia konserwatorskiego dla ww. inwestycji należy dołączyć oświadczenie inwestora o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane oraz pełnomocnictwo inwestora dla wnioskodawcy.

Miejski Konserwator Zabytków

dr hab. szt. Robert Hirsch

Otrzymują:

1. Adresat
2. UKZ a/a

Załącznik 2c

URZĄD MIASTA GDYNI
Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków
Aleja Marszałka Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia

UKZ.4125.205.2011.AL

SEKRETARIAT BPBK SA	
Gdańsk Wrzeszcz	
data wpł.	2011-10-31
l. dz.	3678
ilość zał.	2 wci

Gdynia, 25 października 2011 r.

POZWOLENIE KONSERWATORSKIE na prowadzenie robót budowlanych na obszarze zabytkowym wpisanym do rejestru

Miejski Konserwator Zabytków w Gdyni działając na podstawie art. 36 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dn. 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z dn. 17 września 2003 r. nr 162 poz. 1568 z późn. zm.) i Rozporządzenia Ministra Kultury z dn. 27 lipca 2011 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich i architektonicznych, a także innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych i poszukiwań ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych (Dz.U. z dn. 11 sierpnia 2011 r. nr 165 poz. 987) oraz art. 39 ust. 1 Ustawy z dn. 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz.U. z dn. 3 grudnia 2010 r. nr 156 poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 1 pkt 5 Porozumienia zawartego dn. 12 grudnia 2003 r. pomiędzy Wojewodą Pomorskim a Gminą Miasta Gdyni w sprawie prowadzenia spraw z zakresu właściwości Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku przez Gminę Miasta Gdyni (Dz. Urzędowy Woj. Pomorskiego z dn. 16 grudnia 2003 r. nr 162 poz. 3374) oraz art. 104 Ustawy z dn. 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz.U. z dn. 17 listopada 2000 r. nr 98 poz. 1071 z późn. zm.)

na wniosek z dnia 29 lipca 2011 r. (uzupełniony dn. 26 września oraz 20 października) Biura Projektów Budownictwa Komunalnego spółka akcyjna w Gdańsku z/s przy ul. Jana Uphagena 27 reprezentującego inwestora – Gminę Miasta Gdyni

i po zapoznaniu się z załączonym do wniosku projektem przebudowy skrzyżowania ul. 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd w Gdyni oraz konstrukcji projektowanych nawierzchni, wykonanym przez mgr inż. Zbigniewa Myszę we wrześniu 2011 r.

ORZEKA:

pozwolić prowadzenie robót budowlanych na obszarze wpisanym do rejestru zabytków polegających na przebudowie skrzyżowania ul. 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd w Gdyni wg załączonego projektu.

Uzasadnienie

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na obszarze zespołu urbanistycznego śródmieścia Gdyni, wpisanego do rejestru zabytków województwa pomorskiego pod nr A-1815 dn. 21 września 2007 r. Zgodnie z art. 39 ust. 1 Ustawy z dn. 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz.U. z dn. 3 grudnia 2010 r. nr 156 poz. 1118 z późn. zm.) „Prowadzenie robót budowlanych (...) na obszarze wpisanym do rejestru zabytków wymaga, przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę, uzyskania pozwolenia na prowadzenie tych robót, wydanego przez właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków”. Na podstawie porozumienia z dn. 12 grudnia 2003 r. pomiędzy Wojewodą Pomorskim, a Gminą Miasta Gdyni część zadań Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku wykonuje Miejski Konserwator Zabytków w Gdyni.

Ponadto teren ten jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście i Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon ulic Władysława IV, 10 Lutego i Świętojańskiej, zatwierdzonym Uchwałą Nr VI/92/11 Rady Miasta Gdyni z dnia 23 marca 2011 r.

Wnioskodawca wystąpił wnioskiem w dn. 29 lipca 2011 r. o wydanie pozwolenia konserwatorskiego na prowadzenie robót budowlanych polegających na przebudowie skrzyżowania ul. 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd w Gdyni. Miejski Konserwator Zabytków wystąpił z uwagami dotyczącymi projektu pismami z dn. 25 sierpnia 2011 r. oraz 28 września 2011 r. Uwagi zostały uwzględnione i przedstawione w projekcie przedłożonym dnia 20 października 2011 r.

Prace budowlane będą polegać na przebudowie układu skrzyżowania i wymianie nawierzchni. Projekt zakłada zachowanie chronionych zapisami ww. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego istniejących kamiennych krawężników i pasm bruku kamiennego w ciągu ulic 10 Lutego i Dworcowej z przekryciem istniejącego bruku nakładką bitumiczną na długości 16mb w rejonie

przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów na wysokości Dworca SKM. Projekt uwzględnia również zachowanie trzech powojennych żeliwnych osłon świateł przy lokalizacji starego przejścia dla pieszych na ul. Dworcowej. Dobór nowych materiałów nawierzchni został dostosowany do historycznych elementów.

Po zapoznaniu się z załączoną dokumentacją dla ww. inwestycji stwierdza się, że nie wpłynie ona negatywnie na chroniony obszar jak i sam budynek, w związku z czym stwierdzono jak w sentencji.

Pouczenie

Pozwolenie dotyczy robót budowlanych, które zostały przedstawione w dokumentacji projektowej i będą wykonane zgodnie z przedłożonym projektem budowlanym stanowiącym integralną część niniejszej decyzji. Wszelkie inne ewentualne roboty budowlane wymagają uzyskania pozwolenia na prowadzenie robót budowlanych na terenie zabytkowym.

Pozwolenie może być cofnięte lub zmienione w razie ujawnienia po jego wydaniu nowych okoliczności, które mogą mieć wpływ na zakres prowadzenia wskazanych w pozwoleniu robót budowlanych.

Niniejsze pozwolenie nie zwalnia z obowiązku uzyskania pozwolenia na budowę lub zgłoszenia, zgodnie z przepisami Prawa budowlanego.

Od niniejszego pozwolenia służy stronom prawo wniesienia odwołania do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego w Warszawie za pośrednictwem Prezydenta Miasta Gdyni w terminie 14 dni od daty doręczenia pozwolenia.

Zwolniono z opłaty skarbowej na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 Ustawy z dn. 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z dn. 8 grudnia 2006 r. nr 225 poz. 1635)

Z up. Prezydenta Miasta Gdyni
Miejski Zarząd Zabytków w Gdyni
dr inż. arch. Robert Hirsch

Załączniki:

Projekt przebudowy skrzyżowania ul. 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd z opieczętowanymi:

1. Plan Sytuacyjny.
2. Przekroje konstrukcyjne nawierzchni.

Otrzymują:

- ① Pan Zbigniew Mysza, Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego spółka akcyjna w Gdańsku, ul. Jana Uphagena 27, 80-237 Gdańsk reprezentujący inwestora – Gminę Miasta Gdynia
2. UKZ a/a

Do wiadomości:

1. Wydział Architektoniczno-Budowlany, w miejscu
2. Pani Monika Grocholewska, Wydział Inwestycji, w miejscu

Załącznik 3



Załącznik 4



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W GDYNI
81-333 Gdynia, ul. Morska 24, tel.: +4858 7211125, fax: +4858 7211120

Nr IZIW-505-217/2011

Gdynia 2011-08-30



**Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego
Spółka Akcyjna
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk – Wrzeszcz**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni jako Zarząd Kolei dla linii kolejowej Nr 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński, uzgadnia bez uwag projekt przebudowy skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami dworcową i Podjazd w Gdyni oraz budowę kładki pieszo-rowerowej nad ulicą Podjazd.

Jednocześnie informujemy, że projekt należy również uzgodnić z PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Spółka z o.o., jako zarządcą linii kolejowej Nr 250 Gdańsk Główny – Rumia.

O planowanym terminie

Projekt opieczetowano pieczęcią nagłkową PKP Polskie Linie Kolejowe SA – Zakład Linii Kolejowych w Gdyni.

O planowanym terminie realizacji robót należy powiadomić tutaj Zakład jako Zarząd Kolei, powołując się na numer niniejszego uzgodnienia.

ZASTĘPCA DYREKTORA
d/s technicznych
mgr inż. Leszek [signature]

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568, NIP: 113-23-16-427, REGON: 017319027
Wysokość kapitału zakładowego: 11 957 687 000,00 zł (w całości wpłacony).

Załącznik 5



SKMEI 2b 515-48 /2011

Gdynia, dnia 2011-08-22

SEKRETARIAT BPBK SA	
Gdańsk Wzręcz	
data wpl.	2011-08-25
l. dz.	285
ilosc zal.	

**BIURO PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNALNEGO S.A.**
ul. Jana Uphagena 27
80-237 Gdańsk

Dot. : Przebudowy skrzyżowania ulicy 10-Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd w Gdyni oraz budowa kładki pieszo rowerowej nad ul. Podjazd.

Do PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Sp. z o.o. wpłynął wniosek Biura Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku nr ZD-3/9791/1982/ZM/2011 z dnia 05.08.2011r. w sprawie uzgodnienia projektu przebudowy skrzyżowania ulicy 10 lutego z ulicami Dworcową i Podjazd w Gdyni oraz budowy kładki pieszo rowerowej nad ulicą Podjazd.

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście uzgadnia w/w projekt. Projekt należy również uzgodnić z PKP S.A. Oddziałem Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku.

W celu uzyskania odstępstwa od wymogów Ustawy o transporcie kolejowym (art. 53 Dz. U. 07.16.94.t.j) w sprawie wymagań w zakresie odległości budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych... należy wystąpić o zgodę do Wydziału Infrastruktury Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku.

Za uzgodnienia pobiera się opłatę w wysokości 276,00 + Vat.

K/o :
1. EI2b aa

CZŁONEK RADY
DYREKTOR ds. PRZEWÓZÓW
mgr Bartłomiej Buczek

PROKURENT
Dyrektor ds. Strategii i Ekonomiki
mgr Ewa Łaska

PKP Szybka Kolej Miejska
w Trójmieście sp. z o. o.
81-007 Gdynia ul. Morska 350A

Tel.+48 58 721 28 87
Fax +48 58 721 27 59
biuro@skm.gda.pl

NIP: 958-13-70-512 | REGON: 192488478 | Sąd Rejestrowy w Gdańsku
KRS: 0000076705 | Kapitał Zakładowy 125 015 000,00 zł
BPBK S.A. ul. Gdynia 80-124 Gdynia 8012403522111000043352006

Załącznik 6



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W GDYNI
81-333 Gdynia, ul. Morska 24, tel.: +4858 7213-49, fax: +4858 7211120

Nr IZIW-505-217/ II /2011

SEKRETARIAT BPBK SA	
Gdańsk Wrzeszcz	
data wpl.	2011-10-21
l. dz.	3586
ilość zał.	

Gdynia dn. 2011-09-29

OPINIA

dotycząca odstępstwa od wymogów Ustawy o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003r /Dz.U. nr 16 z 2007r. poz. 94/ w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. 153/08 poz.955)

Dotyczy: Rozbudowa układu drogowego wraz z niezbędną infrastrukturą na działce nr 781/62 KM 53 Gdynia w sąsiedztwie linii kolejowej Nr 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, występując w imieniu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, będącej zarządcą infrastruktury kolejowej, w rozumieniu Ustawy z dnia 28 marca 2003 r o transporcie kolejowym (Dz. U. nr 16 z 2007r poz. 94 z późn. zm.), w stosunku m.in. do linii kolejowej Nr 202 relacji Gdańsk – Stargard Szczeciński na podstawie art.57 ust.2

opiniuje pozytywnie

projekt rozbudowy układu drogowego wraz z niezbędną infrastrukturą na działce nr 781/62 KM 53 Gdynia, przy linii kolejowej Nr 202 Gdańsk – Stargard Szczeciński na odcinku od km 20,740 ÷ 20,776, w odległości min.6,0 m od osi skrajnego toru i min. 0,0 m od granicy obszaru kolejowego, którego granicą jest granica działek nr 836/62 i 838/62 KM 53 Gdynia

Uzasadnienie

Projekt zagospodarowania działki 781/62 KM 53 Gdynia nie spowoduje zakłócenia eksploatacji w/w linii kolejowej, nie zakłóci działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Załącznik 7



SMO.7012.18.1.2016

Gdynia, 14.01.2015r

Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego
Ul. Jana Uphagena 27,
80-237 Gdańsk

dot. rozbudowy ul. Morskiej i Dworcowej wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Podjazd w Gdyni

W związku z realizacją projektu rozbudowy ul. Morskiej i ul. Dworcowej po przeanalizowaniu kontekstu przestrzennego informuję, że w opracowaniach infrastruktury drogowej zaleca się stosowanie nawierzchni chodnikowej z kostki betonowej szarej o wymiarach 20x20 a ścieżki rowerowe wykonywać z szarej nawierzchni bitumicznej. Kontrasty poprawiające bezpieczeństwo powinny wynikać z zróżnicowania faktur i zastosowania różnych odcieni szarości. Stojaki rowerowe powinny odpowiadać rozwiązaniom stosowanym w mieście (załącznik nr1).

Projekt elementów zewnętrznych infrastruktury drogowej wraz z elementami mającymi wpływ na estetykę Miasta należy przedstawić Plastykowi Miasta do zaopiniowania.

W razie pytań lub wątpliwości pozostają do dyspozycji pod adresem ul. 10 Lutego 24, tel. 58-668-25-60.



Załącznik nr1

Główny Specjalista

mgr inż. Jacek Piątek
Plastyk Miasta

Otrzymują:

1. Adresat,
2. SMO - aa.