Załącznik nr 10

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@zdiz.gdynia.pl

UD.7011.52.2015.RL.MK 368

Gdynia, dnia 20.01.2016 r.

URZĄD MIAST A GDYNI
wpłynęło: 2016-01-25, zał.: 3
numer: 8552/2016
3323397

Wydział Inwestycji
Urzędu Miasta Gdyni

dot. warunków technicznych na budowę/przebudowę drogi gminnej ul. Okrzei.

W nawiązaniu do pisma UIP.7011.22.22.2015.MP w sprawie warunków technicznych dla budowy ul. Okrzei, informuje w zakresie:

1) drogowym – Załącznik Nr 1;
2) odwodnienia – Załącznik Nr 2;
3) oświetlenia – Załącznik Nr 3.

Ponadto informujemy w zakresie:

Odwodnienia:

Należałoby powiadomić właścicieli nieruchomości położnych przy ulicy Okrzei o planowanej inwestycji, celem konieczności uporządkowania sposobu zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na terenie swojej posesji, informując:

1) wody opadowe i roztopowe należy próbować w maksymalnym stopniu zagospodarować na terenie własnym; sposób ich zagospodarowania winien być zgodny z obowiązującymi przepisami w tym zakresie a przyjęty sposób odwodnienia winien uniemożliwiać spływ wód na teren działek sąsiednich, w tym na teren pasów drogowych;
2) w wypadku braku możliwości zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na terenie własnym odprowadzanie ich do projektowanej miejskiej sieci kanalizacji deszczowej wymagać będzie m.in.:
   2.1. wystąpienia do Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni z wnioskiem o wydanie technicznych warunków przyłączenia do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej wraz z uzasadnieniem braku możliwości zagospodarowania tych wód na terenie własnym;
   2.2. opracowania dokumentacji projektowej i realizację przyłącza kanalizacji deszczowej własnym staraniem i na własny koszt; właściciel nieruchomości winien zakończyć realizację przyłącza przed wykonaniem nawierzchni ulicy;

2.3. podpisania stosownej umowy, na podstawie której konieczne będzie wnoszenie opłat za świadczenie usługi polegającej na przyjmowaniu ścieków deszczowych, wód opadowych i roztopowych z dachów i posesji do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej;

3) zgodnie z obowiązującymi przepisami zabrania się wprowadzania ścieków bytowych i ścieków przemysłowych do urządzeń kanalizacyjnych przeznaczonych do odprowadzania wód opadowych, a także wprowadzania ścieków opadowych i wód drenażowych do kanalizacji sanitarnej (podstawa prawna: Ustawa z dnia 7 czerwca 2001 roku o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków – Dz. U. poz. 139 z 2015r. – tekst jednolity).

Oświetlenia:

W rejonie planowanej inwestycji ulica Filomatów nie posiada oświetlenia. W związku z powyższym, zasadne byłoby uwzględnienie w planach inwestycyjnych realizację oświetlenia na ww. ulicy, które wymagałoby budowy około 5 latarni bez konieczności zakładania nowego licznika, ponieważ zasilane mogłyby być z sieci stanowiącej własność Gminy Miasta Gdyni.

DYREKTOR

mgr Roman Wiśniewski

Załączniki – sztuk 3

UD a/a

Załącznik 1
do pisma UD.7011.52.2015.RLMK . z dnia 20.01.2015r.

WARUNKI TECHNICZNE
w zakresie drogowym.

Przy opracowywaniu projektu należy wziąć pod uwagę następujące warunki:

1. Projekt drogowy należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem 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 1999r. z późn. zm.) oraz zapisami ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz.U. nr 460 z 2015r. z późn. zm.) a także Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. nr 63 poz. 735 z 2000r. z późn. zm.) i uzgodnić w tut. Zarządzie.
2. Projekt organizacji ruchu należy wykonać zgodnie z Dz. U. – załącznikiem do nru 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. w sprawie „szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach" (Dz.U. nr 220 poz. 2181 z 2003r. z późn. zm.) i uzyskać jego zatwierdzenie w tut. Zarządzie po uzgodnieniu projektu budowlanego branży drogowej.
3. Projekt należy wykonać zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (jeśli obowiązują).
4. Projekty muszą spełniać wymogi standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej tj. opracowania pn. „Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie", wprowadzonych do stosowania Zarządzeniem nr 7148/12VI/M z dnia 10 lipca 2012 r. Prezydenta Miasta Gdyni. Standardy dostępne są na stronie internetowej tut. Zarządu tj. www.zdiz.gdynia.pl.
5. Projekty muszą spełniać wymogi wytycznych dla projektantów i uzgadniających tj. opracowania pn. „Standardy Dostępności Dla Miasta Gdyni", wprowadzonych do stosowania Zarządzeniem nr 10740/13/VI/U z dnia 17 maja 2013 r. Prezydenta Miasta Gdyni. Standardy dostępne są na stronie internetowej tut. Zarządu tj. www.zdiz.gdynia.pl.
6. Przewidzieć środki uspokojenia ruchu takie jak np. progi zwalniające, wyniesione tarcze skrzyżowań.
7. Zjazdy projektować jak tzw. zjazdy przechodnie tj. na zjazdach stosować fakturę i kolorystykę nawierzchni ciągu pieszego oraz w miarę możliwości nie zaniżać niwelety chodnika.
8. Na chodnikach do warstwy ścieralnej zastosować prefabrykaty drogowe o grubości min. 8 cm na kruszywie łamanym min. 10 cm.
9. Na jezdniach do warstwy ścieralnej zastosować prefabrykaty drogowe o grubości min. 10 cm. W przypadku konstrukcji bitumicznych warstwa ścieralna SMA 11 grubości min. 4cm.
10. Nawierzchnia parkingów i zatok postojowych z kostki bet. o grubości min. 8 cm lub utrzymać nawierzchnie bitumiczne.
11. Obrzeże od strony zieleńca wynieść na 5 cm.
12. W przypadku projektowania murów oporowych należy dostarczyć osobny projekt budowlany.
13. Mury oporowe pokryte antygraffiti.
14. Odwodnienie murów oporowych poprzez drenaż, powierzchniowe odwodnienie lub w projekcie powinna być zawarta informacja o braku potrzeby stosowania odwodnienia murów czy muru oporowego w przypadku zaistnienia takich okoliczności.
15. Odwodnienie pasa drogowego przewidzieć za pomocą wpustów deszczowych (dokonując m.in. analizy lokalizacji istniejących wpustów) celem zapewnienia prawidłowego odwodnienia pasa drogowego, uwzględniając konieczność ich

umiejscowienia poza łukami jezdni, poza zatokami autobusowymi, poza trasami rowerowymi, poza chodnikiem i poza zjazdami oraz przed skrzyżowaniami, przed zatokami autobusowymi, przed przejściami dla pieszych, przed przejazdami rowerowymi i przed progami zwalniającymi od strony napływu wody.

Powyższe warunki techniczne ważne są dwa lata od dnia wystawienia. Należy dołączyć je do opracowania.

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;
c. 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).

DYREKTOR

mgr Roman Witowski

Załącznik 2
do pisma UD.7011.52.2015.RLMK . z dnia 20.01.2015r.

WARUNKI TECHNICZNE
dotyczące budowy miejskiego sytemu odwodnienia miasta

Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej dla budowy ulicy Okrzei należy zaprojektować odwodnienie (spełniające wymogi normy *PN-S-02204:grudzień 1997 „Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg"*) uwzględniając:

A) informacje dotyczące istniejącej sieci kanalizacji deszczowej w ulicy Okrzei:
   1) na odcinku od ulicy Przybyszewskiego do ulicy Morskiej istnieje miejska sieć kanalizacji deszczowej wykonana w ramach inwestycji pn. „Rozbudowa skrzyżowania ulicy Morskiej i Kalksztajnów oraz budowa ulicy Okrzei w Gdyni"; w wypadku zmiany układu drogowego zapewnić prawidłowe jego odwodnienie;
   2) na odcinku od ulicy Przybyszewskiego do wysokości budynku nr 11 istnieje miejski kanał deszczowy DN500;
   3) na podstawie map dostępnych w zasobach geodezyjnych Gminy Miasta Gdyni, na wysokości budynków od nr 7 do nr 17, istnieje kanał deszczowy DN150 i DN200 służący odwodnieniu tych budynków; w ramach planowanej inwestycji należy uwzględnić jego wyłączenie z użytkowania celem wyeliminowania lokalizacji w pasie drogowym dwóch kanałów deszczowych;

B) wytyczne:
   1) wody opadowe i roztopowe odprowadzić do istniejących miejskich kanałów deszczowych zlokalizowanych w tej ulicy;
   2) parametry miejskiej sieci kanalizacji deszczowej należy dobrać dla całej ciążącej 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), przy czym współczynnik spływu dla terenów zabudowy należy wyznaczyć uwzględniając: maksymalny stopień ich zabudowy zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego; do dokumentacji technicznej załączyć mapkę przedstawiającą całą zlewnię ciążącą do punktu włączenia oraz informacje (opisową i rysunkową) dotyczące wielkości i charakteru zlewni cząstkowych, napełnienia sieci oraz prędkości przepływu 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) kanał deszczowy lokalizowany w jezdni umiejscowić w jednym pasie ruchu tak, aby włazy od studni rewizyjnych usytuowane były w osi tego pasa (od strony najbliższej krawędzi jezdni) – w miejscach najmniej narażonych na działanie kół pojazdów; na planie sytuacyjnym zaznaczyć lokalizację włazów na studniach;
   5) kanał deszczowy zaprojektować z litych rur PVC (tut. Zarząd zastrzega prawo dokonania zmian na etapie dokumentacji projektowej celem np. zachowania jednolitego materiału na sieci);

6) studnie rewizyjne zaprojektować zgodnie z normami PN-EN 1917:lipiec 2004 i PN-B-10729:marzec 1999, z elementów betonowych/żelbetowych z monolitycznym dnem oraz z elementów łączonych ze sobą z zastosowaniem zintegrowanej uszczelki uwzględniając wypełnienie zaprawą zewnętrznych i wewnętrznych szczelin technologicznych powstałych przy złożeniu jej elementów; przyjąć założenie wykonania na sieci (do średnicy DN600 włącznie) studni z kinetą naprzemiennie z osadnikiem o głębokości 0,5m (tut. Zarząd zastrzega prawo dokonania zmian na etapie oceny dokumentacji projektowej); ukształtowanie kinety i spocznika (jako wmurowane w krąg denny) oraz montaż przegubowego przejścia szczelnego (jako zintegrowane) przewidzieć w trakcie produkcji kręgu; studnie lokalizowane na istniejącym kanale zaprojektować z cegły kanalizacyjnej (dot. jej części w obrębie wlotu i wylotu przewodu) a kinety z betonu klasy C35/45; studnie zwieńczyć włazami klasy D400, o wysokości korpusu 150mm, z pokrywą o głębokości osadzenia w korpusie 50mm, typu wentylacyjnego i wypełnieniem betonowym na całej powierzchni pokrywy; w wypadku lokalizacji studni w ciągach pieszych przewidzieć włazy z pokrywą bez wentylacji; ewentualną regulację włazu wykonać za pomocą pojedynczego żelbetowego pierścienia wyrównującego;
7) odwodnienie pasa drogowego przewidzieć za pomocą wpustów ulicznych; ich lokalizacja przy krawężniku, wynikająca z opracowania branży drogowej, winna zapewnić sprawne odwodnienie pasa drogowego, m.in. powinny być umieszczone poza łukami jezdni, poza zatokami autobusowymi i poza zjazdami oraz przed skrzyżowaniami, przed przejściami dla pieszych, przed przejazdami rowerowymi i przed progami zwalniającymi od strony napływu wody; wpusty uliczne wykonać zgodnie z KB4-4.12.1(5) typu WU-II-A z monolitycznym dnem, z częścią osadową o głębokości 0,95m, z wyposażeniem w jednoelementowe kosze na nieczystości o głębokości 0,6m, z kratami ulicznymi klasy D400 z zawiasem bez rygli; wpusty włączyć do sieci za pomocą studni rewizyjnych przykanalikami o średnicy DN200 z litych rur PVC;
8) przewidzieć przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej, która pozostawać będzie w kolizji ze zlokalizowaniem, wykonaniem, funkcjonowaniem i eksploatacją projektowanej sieci kanalizacji deszczowej;
9) ewentualne przełączenie do projektowanej sieci istniejących przewodów odwadniających tereny nieruchomości należy rozwiązać eliminując lokalizowanie w pasie drogowym (na terenie stanowiącym własność Gminy Miasta Gdyni) dodatkowych studni rewizyjnych oraz projektując jedno przyłącze kanalizacji deszczowej z terenu nieruchomości i ostatnią studnię na terenie nieruchomości (licząc od strony zabudowy) z osadnikiem o głębokości 0,5m, w odległości nie większej niż 2,0m od granicy terenu;
10) wyłączoną z użytkowania sieć kanalizacji deszczowej należy fizycznie zlikwidować; w dokumentacji przedstawić zestawienie likwidowanej sieci.

Niniejsze warunki ważne są dwa lata dwa lata od dnia wystawienia. 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;

b) komplet projektu budowlanego i projektu wykonawczego planowanej inwestycji (w trzech egzemplarzach) z wyraźnie zaznaczonymi granicami własności podlega uzgodnieniu przez tut. Zarząd;

c) na etapie opracowywania dokumentacji projektowej należy uwzględnić przepisy:
   - ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. poz. 460 z 2015r. – 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) dokumentacja projektowa (część opisowa i rysunkowa) winna przedstawiać rozwiązania techniczne miejskiej sieci kanalizacji deszczowej uwzględniające ww. wytyczne.

DYREKTOR

mgr Roman Witowski

Załącznik 3
do pisma UD.7011.52.2015.RLMK . z dnia 20.01.2015r.

WARUNKI TECHNICZNE
dotyczące budowy miejskiej sieci oświetlenia

Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej dla budowy ulicy Okrzei należy zaprojektować oświetlenie (spełniające wymogi normy *PN-EN 13201 „Oświetlenie dróg"*) uwzględniając poniższe:

A) informacje dotyczące istniejącego oświetlenia ulicy Okrzei:
   1) na odcinku od ulicy Przybyszewskiego do ulicy Morskiej istnieje oświetlenie stanowiące własność Gminy Miasta Gdyni wykonane w ramach inwestycji pn. „Rozbudowa skrzyżowania ulicy Morskiej i Kalksztajnów oraz budowa ulicy Okrzei w Gdyni"; w wypadku zmiany układu drogowego zapewnić jego prawidłowe oświetlenie;
   2) na odcinku od ulicy Przybyszewskiego do ulicy Mireckiego istnieje oświetlenie stanowiące własność ENERGI Oświetlenie Sp. z o.o. zamontowane na sieci napowietrznej stanowiącej własność ENERGI Operatora Sp. z o.o.; dopuszcza się pozostawienie tego oświetlenia pod warunkiem spełnienia wymogów normy *PN-EN 13201 „Oświetlenie dróg"* - do tut. Zarządu należy dostarczyć odpowiednie oświadczenie projektanta wraz ze stosownymi wyliczeniami; w wypadku nie spełnienia ww. normy należy przewidzieć realizację oświetlenia;

B) wytyczne:
   1) projektowane oświetlenie zasilić (po zwiększeniu mocy) z istniejącej szafki oświetleniowej MSO Okrzei lub MSO Morska/Okrzei poprzez najbliższą latarnię, w której należy wymienić tabliczkę na podziałową;
   2) projektowane oświetlenie połączyć kablowo, na tzw. „podział sieci", z istniejącym w pobliżu oświetleniem, w tym również z oświetleniem ulicy Morskiej, uwzględniając wymianę tabliczki na podziałową; tabliczki podziałowe rozpięte z podłączonymi końcówkami kablowymi, zestaw mostów zawieszony wewnątrz słupa do wykorzystania przez firmy eksploatujące;
   3) zastosować kable trójfazowe oświetleniowe YAKXS spełniające wymagania normy *„PN-93/E-90400. Kable elektroenergetyczne i sygnalizacyjne o izolacji i powłoce polwinitowej na napięcie znamionowe nie przekraczające 6/6 kV. Ogólne wymagania i badania"*, 3-faz., o przekroju żył min. 3x25 mm^2, ułożone zgodnie z normą *„N SEP-E-004 Norma SEP. Elektroenergetyczne i sygnalizacyjne linie kablowe. Projektowanie i budowa"*;
   4) zastosować słupy oświetleniowe o minimalnej wysokości 6m, w kolorze RAL 7012 dla latarni o wysokości do 8 m lub w kolorze RAL 7042 dla latarni o wysokości 8 m i wyższej, okrągłe, stożkowe, stalowe, z „niewidocznym szwem", ocynkowane zanurzeniowo (ogniowo), fabrycznie malowane proszkowo, o grubości blachy min. 4mm, na fundamentach prefabrykowanych; malowaną numerację słupów uzgodnić na roboczo z tut. Zarządem; rozmieszczenie słupów zgodnie z wyliczeniami projektanta;
   5) przy lokalizacji słupów uwzględnić:
      a) ich umiejscowienie poza chodnikiem; w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się ich zlokalizowanie przy zewnętrznej krawędzi chodnika;
      b) umieszczenie fundamentów słupów lokalizowanych w chodniku pod jego nawierzchnią (wraz ze śrubami mocującymi) a w trawniku około 5cm ponad poziomem gruntu;

c) 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;

d) 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) do oświetlenia zastosować oprawy oświetleniowe zgodne z normą *„PN-EN 60598-2-3:2002 Oprawy oświetleniowe. Wymagania szczegółowe. Oprawy oświetleniowe drogowe i uliczne"*, typu LED z min. 7-letnią gwarancją producenta na okres użytkowania oprawy i źródła światła, do zastosowań zewnętrznych, o temperaturze barwowej źródeł światła 4000K, o współczynniku oddawania barw Ra nie mniejszym niż 70, o module zasilającym z kompensacją spadku strumienia świetlnego oprawy w okresie jej żywotności oraz umożliwiającym autonomiczną redukcję mocy w godzinach późnonocnych, o najmniejszej dopuszczalnej mocy, z korpusem z metali niepodlegających korozji, wykonane w II klasie ochrony, z minimalnym stopniem ochrony IP66, w kolorze latarni; w trakcie realizacji inwestycji rekomendowane są oprawy dopuszczone do stosowania w inwestycjach na rzecz tut. Zarządu – obecnie roczne testy lokalne pozytywnie przeszły oprawy: Streetlight firmy Siteco, Eco StreetLine firmy Hella (oprawy modułowe), Teceo i Hapiled firmy Schreder oraz Stelvio i Clima firmy Disano; zastosować oprawy identyczne jak istniejące, stanowiące kontynuację oświetlenia pod względem estetycznym

7) oprawy zabezpieczyć poprzez zamontowanie wyłączników nadmiarowo-prądowych jednorazowych, tzw. „bezpieczników topikowych" o odpowiedniej charakterystyce czasowo-prądowej, odpowiednim typie wkładki i wartości prądu znamionowego wkładki topikowej na tabliczkach bezpiecznikowych;

8) oprawy mocować bezpośrednio na słupie; w uzasadnionych sytuacjach dopuszcza się zastosowanie wysięgnika o maksymalnej tzw. „zwyżce" 0,5m i wysięgi 1m;

9) przewidzieć zastosowanie śrubowych tabliczek słupowych typu tzw. „choinka" (wzór stosowany w ENERGA Oświetlenie Sopot), np. typu TS-16A firmy F.W. Elin.;

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 dwa lata dwa lata od dnia wystawienia. 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;

c) na etapie opracowywania dokumentacji projektowej należy uwzględnić przepisy:
   - ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. poz. 460 z 2015r. – 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).

DYREKTOR

Inż. Roman Witowski