

ZR.6304.68.2025.AG.1448

Gdańsk, 13.03.2025 r.

**Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska**

ul. Żaglowa 11  
80-560 Gdańsk

**Dot. pisma PLU.4001.72.2025.AS – wytyczne dla bezkolizyjnych przejazdów kolejowych w rejonie ul. Bocznej i w ciągu ul. Łanowej**

Gdański Zarząd Dróg i Zieleni w uzgodnieniu z Biurem Zarządzania Ruchem Drogowym w Gdańsku w odpowiedzi na ww. wniosek przekazuje następujące wytyczne do projektowanej inwestycji:

**I. Zakres:**

- "Opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej budowy bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E-65 (linii kolejowej nr 9) w rejonie ul. Bocznej",
- "Opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej budowy bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej nr 226 w ciągu ul. Łanowej",

**II. Ogólne wytyczne do projektu budowlanego (dot. obu lokalizacji):**

**Uwagi ogólne**

1. Dokumentacja winna być zgodna m. in. z:
  - a) ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 320),
  - b) wymogami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 r., poz. 1518) oraz wytycznymi WR-D.
2. Rozwiązania projektowe przyjmować w oparciu o Zarządzenie nr 1746/21 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 9 listopada 2021 w sprawie wprowadzenia Szczegółowych standardów dostępności dla kształtowania przestrzeni i budynków w mieście Gdańsku – Poradnik projektowania uniwersalnego.
3. Projekt zagospodarowania terenu należy sporządzić na aktualnej kopii mapy do celów projektowych w skali 1:500 z pieczętą poświadczającą, że niniejszy dokument został opracowany w wyniku prac geodezyjnych i kartograficznych, których rezultat zawiera operat techniczny wpisany do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego lub oświadczeniem wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji. Na PZT nanieść metrykę geodezyjną.
4. Zakresem projektu należy objąć całą szerokość pasa drogowego. Nie należy pozostawiać 'pustych' i niezagospodarowanych przestrzeni w granicach pasa drogowego.
5. W przypadku realizacji inwestycji w trybie:
  - a) specustawy drogowej tzw. ZRID - na planie sytuacyjnym należy nanieść projektowane granice pasa drogowego (przynajmniej koncepcyjnie),
  - b) pozwolenia na budowę - na planie sytuacyjnym należy oznaczyć granice kart terenu pasa drogowego, wynikające z MPZP.
6. Należy opracować ewentualne projekty usunięcia kolizji.
7. Należy opracować:
  - a) projekt czasowej organizacji ruchu na czas robót,

- b) projekt docelowej organizacji ruchu.  
Projekty organizacji ruchu wymagają zatwierdzenia przez organ zarządzający ruchem drogowym w Gdańsku (Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym – UM w Gdańsku) – po uzyskaniu uzgodnienia projektu budowlanego branży drogowej.
8. Przy składaniu każdego z wniosków należy dołączyć oryginalne i ważne pełnomocnictwo lub urzędowo poświadczony odpis pełnomocnictwa, udzielone przez inwestora pełnomocnikowi do reprezentowania go w sprawach związanych z przedmiotową sprawą.
9. Należy opracować projekt wielobranżowy z podziałem na poszczególne projekty branżowe.
10. We wniosku załączyć egzemplarz planszy zbiorczej pełnego zagospodarowania.

### **Zieleń**

11. Do projektu należy załączyć inwentaryzację zieleni z gospodarką drzewostanem, załączając dokumentację fotograficzną w okresie wegetacji wszystkich zinwentaryzowanych okazów zieleni (oznaczonych na planie sytuacyjnym, zgodnie z tabelą inwentaryzacyjną), wydrukowaną w kolorze, z podpisami na zdjęciach umożliwiającymi identyfikację poszczególnych okazów zieleni.
12. W inwentaryzacji zieleni należy uwzględnić wszystkie dane dendrologiczne.
13. W części rysunkowej należy załączyć rysunek z inwentaryzacją zieleni naniesioną na rysunek projektu zagospodarowania terenu. Na tym rysunku nanieść numerację zinwentaryzowanej zieleni zgodnie z tabelą w części opisowej oraz rzeczywiste rzuty koron istniejących drzew/zasięg obszaru pokryty krzewami, w celu weryfikacji zakresu kolizji z projektowaną inwestycją.
14. Do opracowania załączyć gospodarkę drzewostanem zawierającą m. in.:
- a) Tabelaryczne zestawienie wszystkich roślin zlokalizowanych w obrębie inwestycji, z podziałem na drzewa i krzewy przeznaczone do wycinki i pozostawienia. W przypadku wycinki należy wskazać przyczynę/powód usunięcia poszczególnych egzemplarzy (np. z uwagi na kondycję, stabilność drzewa, kolizje z projektowanym zagospodarowaniem terenu niemożliwe do usunięcia, itd.). Ponadto:
    - wycinkę zieleni należy ograniczyć do niezbędnego minimum, wynikającą wyłącznie ze stanu zdrowotnego poszczególnych egzemplarzy, a także bezpośrednich kolizji z projektowanym zagospodarowaniem terenu (niemożliwych do wyeliminowania); istniejący drzewostan w miarę możliwości technicznych i terenowych należy wkomponować w projektowane zagospodarowanie terenu,
    - w dokumentacji należy uzupełnić informacje o nasadzeniach zastępczych w ramach wycinek wynikających z kolizji z planowaną inwestycją,
    - zieleń kolidującą z projektowanym zagospodarowaniem terenu będącą w dobrym stanie zdrowotnym należy przesadzić na terenie objętym inwestycją; lokalizację przesadzanej zieleni należy wskazać na PZT.
  - b) Wykaz drzew i krzewów wymagających/niewymagających uzyskania decyzji administracyjnej zezwalającej na wycinkę.
  - c) Wykaz drzew i krzewów wskazanych do przesadzenia.
  - d) Rośliny wymagające zabezpieczenia, prac pielęgnacyjnych.
15. W opracowaniu należy szczegółowo opisać sposób zabezpieczenia i prowadzenia prac w strefach ochrony drzew, rozumianej jako obszar rzutu korony drzewa powiększony o 1,5 m), w której to strefie ochronie podlega drzewo (system korzeniowy, pień, korona) i jego siedlisko. W granicach SOD należy zwrócić szczególną uwagę na projektowane elementy zagospodarowania terenu i sposób ich wykonania w kontekście oddziaływania na dane drzewo.
16. Projektowana infrastruktura nie może negatywnie wpływać na system korzeniowy drzew rosnących w obrębie inwestycji. Wszystkie prace w kolizji z drzewami należy uzgodnić w konsultacji z dendrologiem. Dokumentację w przedmiotowym zakresie należy zatwierdzić/podpisać przez specjalistę ds. dendrologii.
17. W przypadku projektowania sieci w obrębie systemów korzeniowych drzew – przewidzieć technologię robót bezwykopową.

### **Branża drogowa**

18. O pojazd miarodajny oraz prędkość projektową wystąpić do zarządcy ruchu - Biura Zarządzania Ruchem Drogowym (UM w Gdańsku).
19. Zamieścić pojazd miarodajny w opisie technicznym.

20. Wykonać przejezdność przez pojazd miarodajny na wszystkich skrzyżowaniach. Rysunki przejezdności załączyć do dokumentacji.
21. Należy przyjmować parametry podstawowe zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. W przypadku braku możliwości zastosowania parametrów podstawowych dopuszcza się zastosowanie parametrów dla trudnych warunków, wówczas każdy przypadek należy szczegółowo uzasadnić w opisie technicznym.
22. Należy opracować stosowne przekroje poprzeczne i podłużne (na PZT nanieść linie przekrojowe) oraz rysunki ze szczegółami konstrukcyjnymi.
23. W dokumentacji załączyć profile podłużne.
24. W dokumentacji nie należy projektować nowych zjazdów na teren posesji przyległych. Zgodnie z art. 29. ust. 2. u.d.p. należy przewidzieć przebudowę zjazdów wyłącznie istniejących. W projekcie załączyć przekroje poprzeczne i podłużne przez przebudowywane zjazdy. Na PZT nanieść parametry zjazdów, tj. szerokość jezdni zjazdu, wartość skosów/wyokrągłeń, wartość pochylenia podłużnego.
25. Co do zasady na zjazdach należy zapewnić ciągłość niwelety i nawierzchni chodnika (stosując zwiększoną grubość materiału nawierzchni i wzmocnioną konstrukcję).
26. Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego do terenów przyległych (w tym np. dowiązać się do dojść do terenów prywatnych, ciągów osiedlowych, itd.).
27. Zapewnić dostępność projektowanej infrastruktury dla osób niepełnosprawnych, o ograniczonej sprawności ruchowej, niedowidzących i niewidomych (np. zaleca się projektowanie rampy/pochylni zamiast schodów/wind); należy opierać się na ww. poradniku projektowania uniwersalnego.
28. Na przejściach dla pieszych (również sugerowanych) przewidzieć:
  - a) obniżone krawężniki i płytki fakturowe ostrzegawcze odsunięte od krawędzi jezdni o 50 cm; obniżony krawężnik stosować na wysokość +0cm,
  - b) strefy oczekiwania o szerokości nie mniejszej niż szerokość przejścia i długości min. 2,5 m; dopuszcza się strefy oczekiwania o długości 2,0 m w trudnych warunkach, które zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury wymagają stosownego uzasadnienia projektanta w dokumentacji.
29. Płytki fakturowe kierunkowe stosować na chodnikach, których szerokość wynosi więcej niż 4,0 m.
30. Oznakowanie fakturowe projektować w oparciu o Standardy Dostępności – Poradnik Projektowania Uniwersalnego. Zaprojektowany system FON skonsultować z Pełnomocnikiem Prezydenta Miasta Gdańska ds. Pieszych.
31. Przy lokalizacji ewentualnych przejść dla pieszych/sugerowanych przejść uwzględnić zachowanie odpowiedniej widoczności w obrębie przejścia.
32. Należy uzyskać stanowisko Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku w zakresie komunikacji zbiorowej.

#### **Oświetlenie / kanał technologiczny / kanalizacja deszczowa / sieci**

33. Przewidzieć wyposażenie techniczne drogi, tj.:
  - a) kanalizację deszczową – projekt należy opracować na podstawie warunków wydanych przez Gdańskie Wody; przy składaniu wniosku do uzgodnienia w tut. Zarządzie, należy uzyskać uzgodnienie Gdańskich Wód wraz z ostemplowanym załącznikiem graficznym,
  - b) oświetlenie drogi – powierzchnię ciągów komunikacyjnych należy oświetlać zakładając wymaganą jakość oświetlenia wg normy PN – EN 13201: 2016 Oświetlenie dróg w oparciu o WR-D-72-1 i WR-D-72-2, WR-D-41-3 i WR-D-41-4 Ministerstwa Infrastruktury na podstawie warunków technicznych uzyskanych od zarządcy pasa drogowego.

Dla wskazanych terenów Gminnych o warunki na oświetlenie wystąpić do GZDiZ. Do wystąpienia o warunki techniczne dołączyć na planie sytuacyjnym docelową organizację ruchu ze szczególnym uwzględnieniem wskazania przejść dla pieszych, schodów terenowych i innych nietypowych rozwiązań komunikacyjnych.
  - c) kanał technologiczny – należy przewidzieć budowę kanałów technologicznych we wszystkich nowych i przebudowywanych ulicach. W związku z powyższym należy wystąpić o wydanie warunków technicznych projektowania, wykonania i przekazania w użytkowanie kanału technologicznego do GZDiZ załączając plan sytuacyjny z naniesioną docelową organizacją ruchu wynikającą z inwestycji.

34. Wyznaczone w projekcie docelowej organizacji przejścia dla pieszych należy wyposażyć w oświetlenie dedykowane. Przejść sugerowanych nie doświetlenia się oświetleniem dedykowanym (są oświetlone oświetleniem ulicznym).
35. Włazy studni projektować w nawierzchni jednorodnej (poza krawężnikami), niedopuszczalne jest lokalizowanie wjazdu studni częściowo np. w chodniku i częściowo w pasie zieleni.
36. Lokalizację wjazdów studni infrastruktury technicznej sytuować poza przejściami dla pieszych, w szczególności poza obszarem nawierzchni fakturowej dla osób niewidomych i niedowidzących oraz ciągami pieszymi (żadne elementy infrastruktury nie mogą przerywać ciągłości faktur ostrzegawczych), a także poza zjazdami do posesji.
37. Wszystkie projektowane elementy infrastruktury nadziemne (np. słupy oświetleniowe, hydranty, szafki) winny zachowywać stosowną skrajnię drogową oraz skrajnię chodnika.
38. Zachować normatywne odległości budowanych sieci od innych urządzeń podziemnych.
39. Przewidzieć regulację wysokościową studni instalacji podziemnych.
40. Nie dopuszcza się lokalizowania studni telekomunikacyjnych w obszarze nawierzchni z dopuszczonym ruchem rowerowym.
41. Celem uczytelnienia rozwiązań technicznych w projektach budowlanych sieci zgodnie z obecnymi standardami jako główny rysunek zamieścić plan sytuacyjny projektowanej sieci na 'czystej' mapie do celów projektowych (tj. bez podkładu drogowego i innych projektowanych w ramach inwestycji sieci). Jako dodatkowy rysunek (koordynacyjny) załączyć plan sytuacyjny projektowanej sieci z naniesioną aktualną wersją branży drogową, pozostałymi projektowanymi w ramach inwestycji sieciami oraz inwentaryzacją zieleni z gospodarką drzewostanem (z rzutami koron drzew), celem weryfikacji ewentualnej kolizji sieci z zielenią.

#### **Branża obiektów inżynierskich:**

42. GZDiZ przekazuje poniżej warunki techniczne do projektowanego tunelu:
  - a) Skrajnia pozioma obiektu inżynierskiego powinna zapewniać zlokalizowanie wszystkich elementów drogi zgodnie z warunkami drogowymi dla projektowanego odcinka drogi przekraczającej LK9.
  - b) Dla rozwiązania przekroczenia pod LK9 (tunel/wiadukt) skrajnia pionowa tunelu powinna wynosić min. 4,7 m.
  - c) Nowoprojektowany obiekt powinien być jednoprzęsłowy, preferowana konstrukcja ramowa bezprzegubowa monolityczna (otwarta lub zamknięta) o węzłach sztywnych bez konieczności stosowania łożysk i dylatacji.
  - d) Rozwiązania projektowe powinny uwzględniać:
    - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.
    - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno- budowlanych dotyczących dróg publicznych.

### **III. Wytyczne szczegółowe:**

#### **Ulica Boczna:**

1. Z uwagi na możliwość zaprojektowania bezkolizyjnych przejazdów kolejowych w rejonie ul. Bocznej w dwóch lokalizacjach pierwszym etapem projektowym winno być opracowanie studium wykonalności oraz analiza wielokryterialna.
2. W przypadku, gdy w studium wykonalności zostanie wskazana możliwość realizacji inwestycji w obu proponowanych lokalizacjach – wówczas preferujemy wariant nr 2 (poniżej ulicy Bocznej). Lokalizacja nr 1 (powyżej ul. Bocznej) zakłada połączenie drogowe od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Smoleńskiej, która jest drogą klasy D – dojazdowa. W tym wariantcie kierowcy chcąc dojechać do ul. Żuławskiej muszą pokonać dwa skrzyżowania (Boczna-Smoleńska i Boczna-Żuławska), w związku z tym może dochodzić do zatorów na ul. Bocznej (na odcinku od ul. Smoleńskiej do ul. Żuławskiej). Pod kątem inżynierii ruchu poprawne byłoby połączenie drogowe od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Żuławskiej (jak wskazano w lokalizacji nr 2), ponieważ ul. Żuławska jest drogą klasy L – lokalna. Przy projektowaniu dróg dąży się, aby ruch generowany nowym układem drogowym był kierowany na drogi o wyższych klasach – w tym przypadku na ul. Żuławską. Projektant winien wykonać analizę ruchu na omawianym obszarze oraz wybrać korzystniejsze rozwiązanie.
3. Lokalizacja nr 1 tj. powyżej osiedla TBS nie jest optymalna również pod względem bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Prowadzenie znacznej ilości pojazdów wzdłuż osiedla, a następnie przy szkole oraz

- dowiązanie się do ul. Smoleńskiej skutkuje prowadzeniem ruchu poprzez osiedlowe ulice, co nie jest pożądanym rozwiązaniem. W związku z powyższym korzystniejszym wariantem jest lokalizacja nr 2.
4. Na podstawie wykonanej przez projektanta analizy ruchu należy skomunikować/dowiązać obszary przyległe do projektowanych w ramach inwestycji układów drogowych, pod względem ruchu kołowego, rowerowego, jak i pieszego.
  5. Projekt w zakresie przebudowy poszczególnych skrzyżowań/węzłów poprzedzić wykonaniem analiz i symulacji ruchu, celem określenia rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu, tj. np. rodzaj skrzyżowania, liczba i kierunek relacji na skrzyżowaniu, zakres obszaru przyległego niezbędnego do przebudowy, itd.).
  6. Na połączeniu projektowanej drogi z ul. Trakt św. Wojciecha należy przewidzieć sygnalizację świetlną.
  7. Przejazdem likwidowanym powinien być przejazd w rejonie ul. Dworcowej. Tym niemniej należy wykonać w rejonie ul. Smętnej tunel pieszorowerowy.
  8. Wybór rodzaju obiektu inżynierskiego (tunel/wiadukt) winien być uzależniony od analizy wykonanej przez projektanta (w tym od możliwości technicznych/terenowych).
  9. Przy projektowaniu uwzględnić kwestie odwodnienia i poziomu wód gruntowych – na podstawie warunków, o które należy wystąpić do Gdańskich Wód Sp. z o.o.
  10. Wielobranżowy projekt budowlany należy opracować po wykonaniu studium wykonalności, analizy poszczególnych rozwiązań oraz analizy ruchu.
  11. Parametry projektowanych poszczególnych elementów układu drogowego (chodniki, zjazdy, jezdnie, itd.) przyjąć zgodnie z obowiązującymi przepisami (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych i wytyczne WR-D do rozporządzenia).
  12. Zachować minimalną skrajnię pionową wynoszącą 4,5 m (zgodnie z § 80. ust. 1. ww. rozporządzenia).
  13. Przewidzieć dwa pasy ruchu, każdy o szerokości nie mniejszej niż 3,0 m (jest to minimalna szerokość, która zapewnia możliwość prowadzenia komunikacji autobusowej).
  14. Za wyposażenie minimalne przyjąć jednostronny chodnik oraz jednostronną dwukierunkową drogę rowerową (należy skonsultować się z Pełnomocnikiem Prezydenta Miasta Gdańska ds. Pieszch i Pełnomocnikiem Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej w zakresie wyposażenia minimalnego).
  15. Konstrukcję obiektu inżynierskiego dostosować do planowanej rozbudowy układu torowego przez PLK S.A.

#### **Ulica Łanowa:**

1. Opracowanie projektu budowlanego winno być poprzedzone wykonaniem przez projektanta analizy ruchu.
2. Na podstawie wykonanej przez projektanta analizy ruchu należy skomunikować/dowiązać obszary przyległe do projektowanych w ramach inwestycji układów drogowych, pod względem ruchu kołowego, rowerowego, jak i pieszego.
3. Projekt w zakresie przebudowy poszczególnych skrzyżowań poprzedzić wykonaniem analiz i symulacji ruchu, celem określenia rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu, tj. np. rodzaj skrzyżowania, liczba i kierunek relacji na skrzyżowaniu, zakres obszaru przyległego niezbędnego do przebudowy, itd.).
4. Wybór rodzaju obiektu inżynierskiego (tunel/wiadukt) winien być uzależniony od analizy wykonanej przez projektanta (w tym od możliwości technicznych/terenowych).
5. Przy projektowaniu uwzględnić kwestie odwodnienia i poziomu wód gruntowych – na podstawie warunków, o które należy wystąpić do Gdańskich Wód Sp. z o.o.
6. Wielobranżowy projekt budowlany należy opracować po wykonaniu analizy poszczególnych rozwiązań oraz analizy ruchu.
7. Parametry projektowanych poszczególnych elementów układu drogowego (chodniki, zjazdy, jezdnie, itd.) przyjąć zgodnie z obowiązującymi przepisami (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych i wytyczne WR-D do rozporządzenia).
8. Zachować minimalną skrajnię pionową wynoszącą 4,5 m (zgodnie z § 80. ust. 1. ww. rozporządzenia).
9. Przewidzieć dwa pasy ruchu, każdy o szerokości nie mniejszej niż 3,0 m (jest to minimalna szerokość, która zapewnia możliwość prowadzenia komunikacji autobusowej).
10. Za wyposażenie minimalne przyjąć jednostronny chodnik (należy skonsultować się z Pełnomocnikiem Prezydenta Miasta Gdańska ds. Pieszch i Pełnomocnikiem Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej w zakresie wyposażenia minimalnego).

11. Likwidowanym przejazdem powinien być przejazd w ciągu ul. Łanowej.
12. Należy przewidzieć dowiązanie ulic: Altanki, Błońskiej, Gęsiej oraz Nowej Sandomierskiej do projektowanej drogi.