

REGULAMIN KONKURSU

na opracowanie koncepcji
architektoniczno-technicznej
zwodzonej kładki pieszej przez rzekę
Motławę na wyspę Ołowiankę

G D A Ń S K 2 0 1 2

CZĘŚĆ B

Materiały do
projektowania



URZĄD MIEJSKI W GDAŃSKU
Wydział Urbanistyki, Architektury i Ochrony Zabytków
Referat Planów i Marketingu



GDAŃSK






URZĄD MIEJSKI W GDAŃSKU

Wydział Urbanistyki, Architektury i Ochrony Zabytków


Referat Planów i Marketingu

Spis załączników części B

Załączniki do projektowania

	str.
1. Mapa sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem terenu 	4
2. Parametry techniczne kładki	5
3. Położenie punktów widokowych do obowiązkowych wizualizacji kładki	7
4. Pasma widoku panoramy portu 	8
5. Projekt remontu nabrzeża XII 	9

Materiały informacyjne

6. Lokalizacja kładki w układzie urbanistycznym śródmieścia Gdańska	10
7. Analiza pt. <i>Określenie cech i właściwości oraz walorów środowiska kulturowego i krajobrazu kulturowego w otoczeniu planowanej inwestycji „Kładka dla pieszych przez Motławę na Wyspę Ołowianka z rejonu „Zamczyska” na Głównym Mieście w Gdańsku”</i> , dr inż. arch. Bogna Lipińska Gdańsk 2012	13
8. Wytyczne do sporządzenia dokumentacji projektowej – projektów budowlanych i wykonawczych	34
9. Materiały fotograficzne 	44

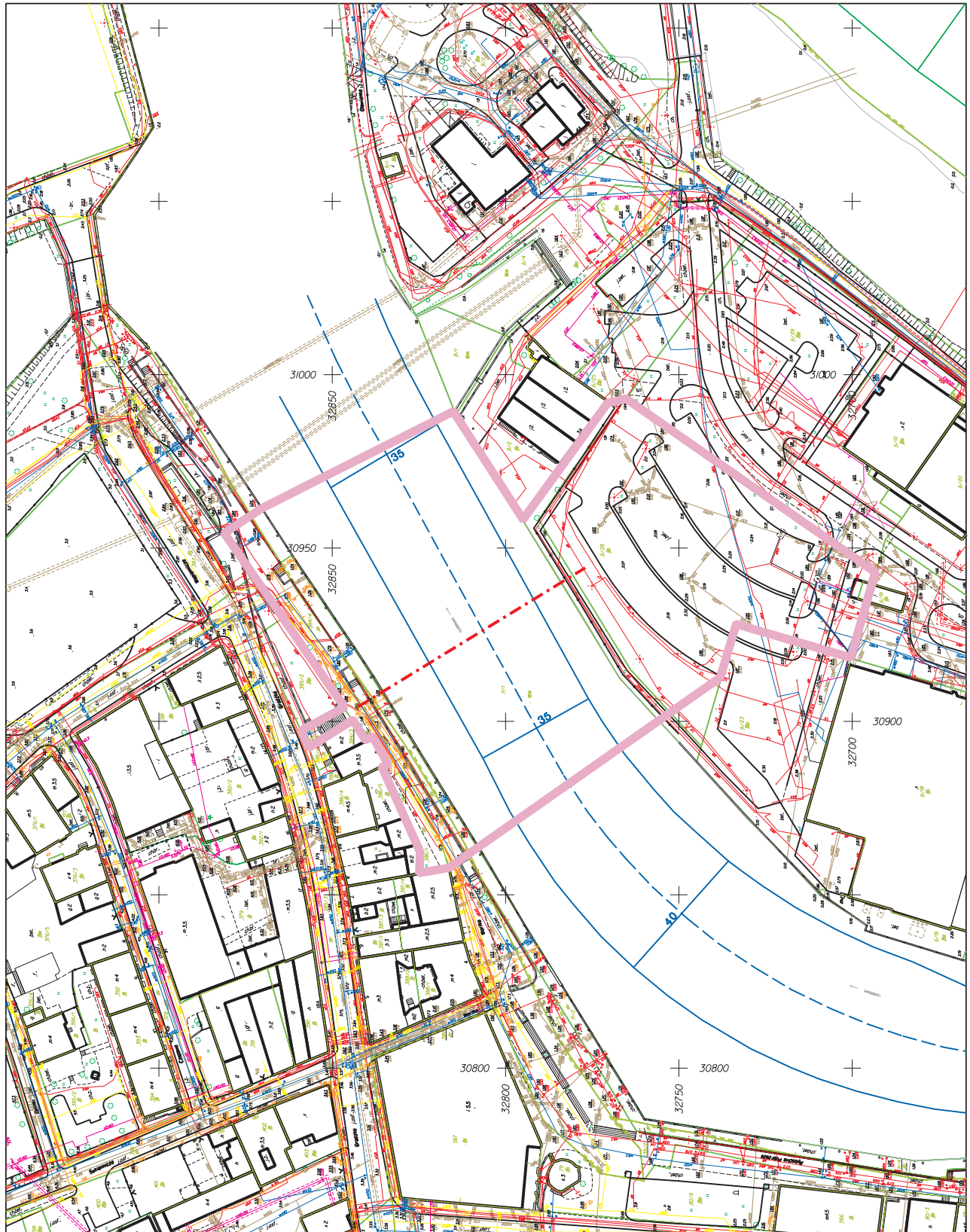
ikonka dysku przy tytule załącznika oznacza, że jego zasadniczy materiał znajduje się w osobnych cyfrowych plikach



Mapa sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem terenu



Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-technicznej zwodzonej kładki pieszej przez rzekę Motławę na wyspę Ołowiankę



— granice opracowania

--- lokalizacja kładki

— tor wodny na rzece Motławie

Parametry techniczne kładki

(wyciąg z części A, Wymagania konkursowe, rozdział II)

2. Wymagania projektowe

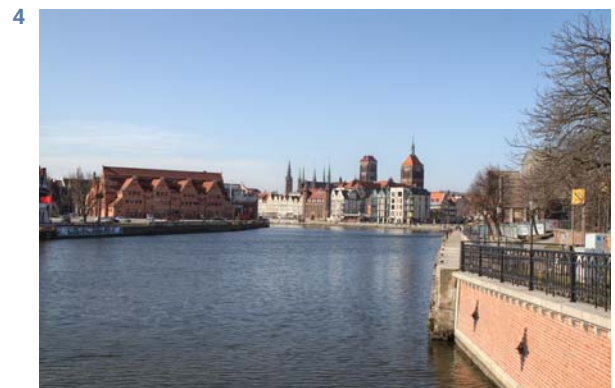
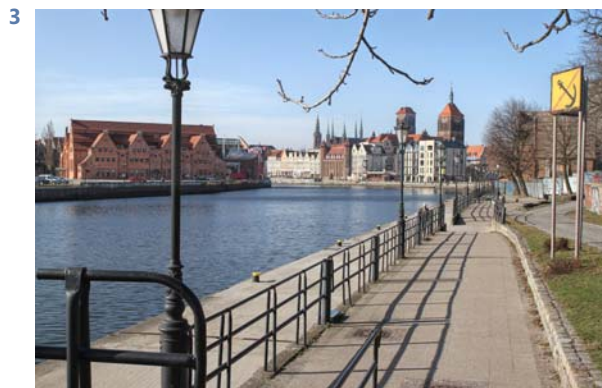
- 2.1. Wymagane jest opracowanie koncepcji architektoniczno-technicznej zwodzonej kładki pieszej (przy czym za kładkę zwodzoną uznaje się kładkę ruchomą, w której przynajmniej jedno przęsło jest czasowo usuwane z toru wodnego, umożliwiając udroźnienie drogi wodnej dla łodzi i innych jednostek pływających) spełniającej następujące wymogi:
- zastosowanie technologii, która umożliwi wykonanie konstrukcji o najmniejszych wymaganych przekrojach i masie, celem uzyskania wrażenia lekkości,
 - kładka powinna tworzyć jak najmniejszą barierę wizualną w ważnym, historycznym korytarzu widokowym rzeki Motławy (zgodnie z wymogami określonymi na załączniku nr 4 w części B regulaminu),
 - utrzymanie rangi miejsca przez walory stylowe noszące cechy najwyższej klasy i jakości, kreacja nowego elementu tożsamości miasta,
 - dopełnienie przestrzeni nowym elementem podporządkowanym krajobrazowi kulturowemu, a przyjęte rozwiązanie powinno być przystające i adekwatne do wymagań wynikających z niezwykle cennej lokalizacji,
 - zagospodarowanie terenów wokół kładki poprzez rozwiązanie podejść oraz powiązanie kładki z istniejącym układem komunikacyjnym, zielenią i małą architekturą,
 - wytworzenie przyjaznej, otwartej i żywej przestrzeni publicznej,
 - zapewnienie wygody i ułatwienia w dostępności użytkownikom, ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych,
 - pogodzenie niskich kosztów operacyjnych i eksploatacyjnych z zastosowaniem nowoczesnych rozwiązań,
 - niewskazane jest proponowanie po stronie Głównego Miasta kubatur towarzyszących i elementów kładki, takich jak szyby wind, pawilon operatora czy zadaszenie nad schodami.
- 2.2. Zwodzona kładka piesza ma spełniać następujące wymogi dotyczące warunków technicznych i eksploatacyjnych:
- klasa obiektu: kładka przeznaczona dla tłumu pieszych z możliwością przejazdu i postoju pojazdów serwisowych,
 - sposób dostępu: schody, windy, pochylnie,
 - szerokość kładki w świetle konstrukcji: ok. 4,5-5,0 m,
 - w przypadku kładki obracanej w poziomie, z jednym przęsłem ruchomym, oś obrotu powinna znajdować się po stronie Wyspy Ołowianka i przęsło otwierane w kierunku północnym,
 - wysokość balustrad: min. 1,30 m,
 - światło poziome w świetle przyczółków: min. 40 m,
 - światło poziome toru wodnego : min. 25 m,
 - światło pionowe nad torem wodnym: min. 2,5 m. (licząc od średniego stanu Motławy 0,5 m n.p.m.) Uwaga! Średni stan Motławy przyjmuje się jako 500 mm powyżej poziomu morza w układzie odniesienia „Kronsztadt”. Poziom morza w układzie odniesienia „Kronsztadt” stanowi 0 m nad poziomem morza,
 - otwieranie techniczne w czasie krótszym niż dwie minuty,

- j) zamykanie techniczne w czasie krótszym niż dwie minuty,
- k) wysokość powierzchni chodnika kładki w okolicach przyczółków nie powinna przekroczyć 250 cm powyżej średniego stanu Motławy, wysokość chodnika w środku przęsła nie może przekroczyć 350 cm powyżej średniego stanu Motławy.
- l) zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony w tym zapewnienie ochrony p-pož.,
- m) należy przewidzieć zamykanie awaryjne kładki – tryb awaryjny pracy mechanizmów zwodzenia w czasie nie dłuższym niż 15 min,
- n) kładka powinna być wyposażona w urządzenia sterowania, monitoringu i sygnalizacji oraz zaplecze socjalne umieszczone w budynku technicznym. Lokalizacja budynku technicznego winna znaleźć się po stronie wyspy Ołowianki,
- o) połączenie kładki z łądem od strony wyspy Ołowianki musi zostać zaprojektowane w sposób gwarantujący nienaruszalność pasa remontowanego nabrzeża o szerokości 5 m od krawędzi nabrzeża (zgodnie z załącznikiem nr 5 części B),
- p) w odniesieniu do nabrzeża Motławy po stronie Głównego Miasta niezmiernie ważne jest, aby rzędna punktu początkowego kładki była zbliżona do istniejącej rzędnej chodnika przed elewacją południową kamienicy – zabytku przy ul. Wartkiej 8 (od strony północnej ul. Grodzkiej 9). Ze względów ekspozycyjnych postuluje się pozostawienie przed tą kamienicą chodnika o szerokości zbliżonej do istniejącej.

2.3. Wymagania techniczne dotyczące pomieszczeń budynku dla obsługi kładki .

- a) w koncepcji kładki należy uwzględnić budynek techniczny dla obsługi (stałe przebywanie jednej osoby) wraz z kabiną sterowniczą i pomieszczeniami technicznymi – gospodarczymi,
- b) pomieszczenie gospodarcze powinno być wyposażone w pomieszczenie socjalne dla pracowników oraz toaletę z umywalką,
- c) obiekt powinien być tak usytuowany, aby osoby przebywające w budynku mogły mieć nieustanny wgląd na most i jego otoczenia wraz z częścią nabrzeża,
- d) do obsługi mostu przewiduje się zatrudnienie 5 osób (4 operatorów + 1 elektryk) pracujących na zmianę,
- e) kabina sterownicza powinna być wyposażona między innymi w pulpit sterowniczy: zwodzenia mostu, monitoringu, sygnalizacji świetlnej i akustycznej, mechanizmu zamykania przejść,
- f) należy założyć, że sterowanie zwodzenia mostu będzie wykonywane przez przeszkolonych operatorów ze stanowiska sterowniczego,
- g) stanowisko sterownicze należy zaprojektować w odpowiedniej kabinie usytuowanej możliwie blisko mechanizmów zwodzenia mostu, tak aby była zachowana dobra widoczność na zwodzenie mostu, dojazdy do przęsła zwodzonych oraz na tor wodny.

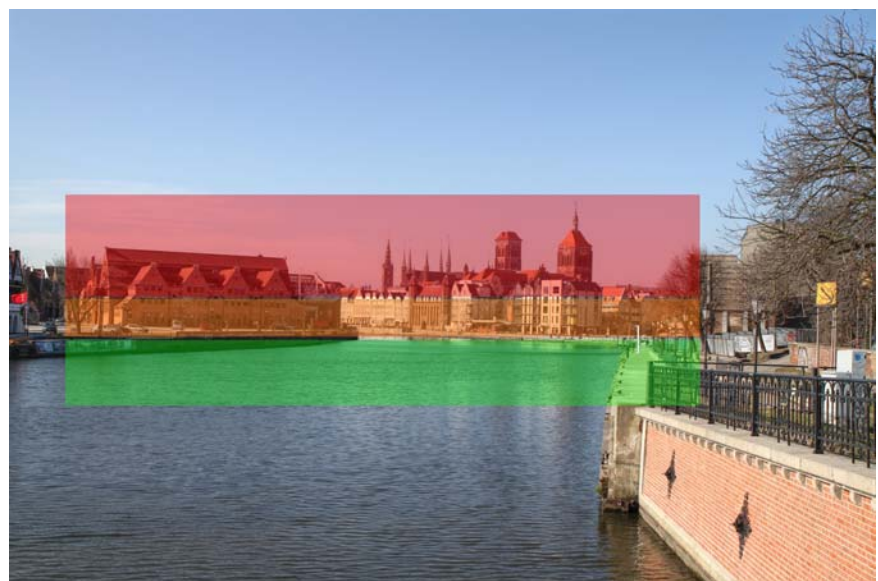
Położenie punktów widokowych do obowiązujących wizualizacji kładki





Pasma widokowe panoramy portu




Prezentowane pasma widokowe przedstawiają panoramy z punktów obowiązkowych wizualizacji nr 2, 3 i 4 (patrz zał. nr 3).



 Pasma widoku, w którym nowa inwestycja wpływa na panoramę Głównego Miasta – przesłonięcie niedopuszczalne

 Pasma widoku, w którym nowa inwestycja wpływa na panoramę Głównego Miasta – przesłonięcie dopuszczalne

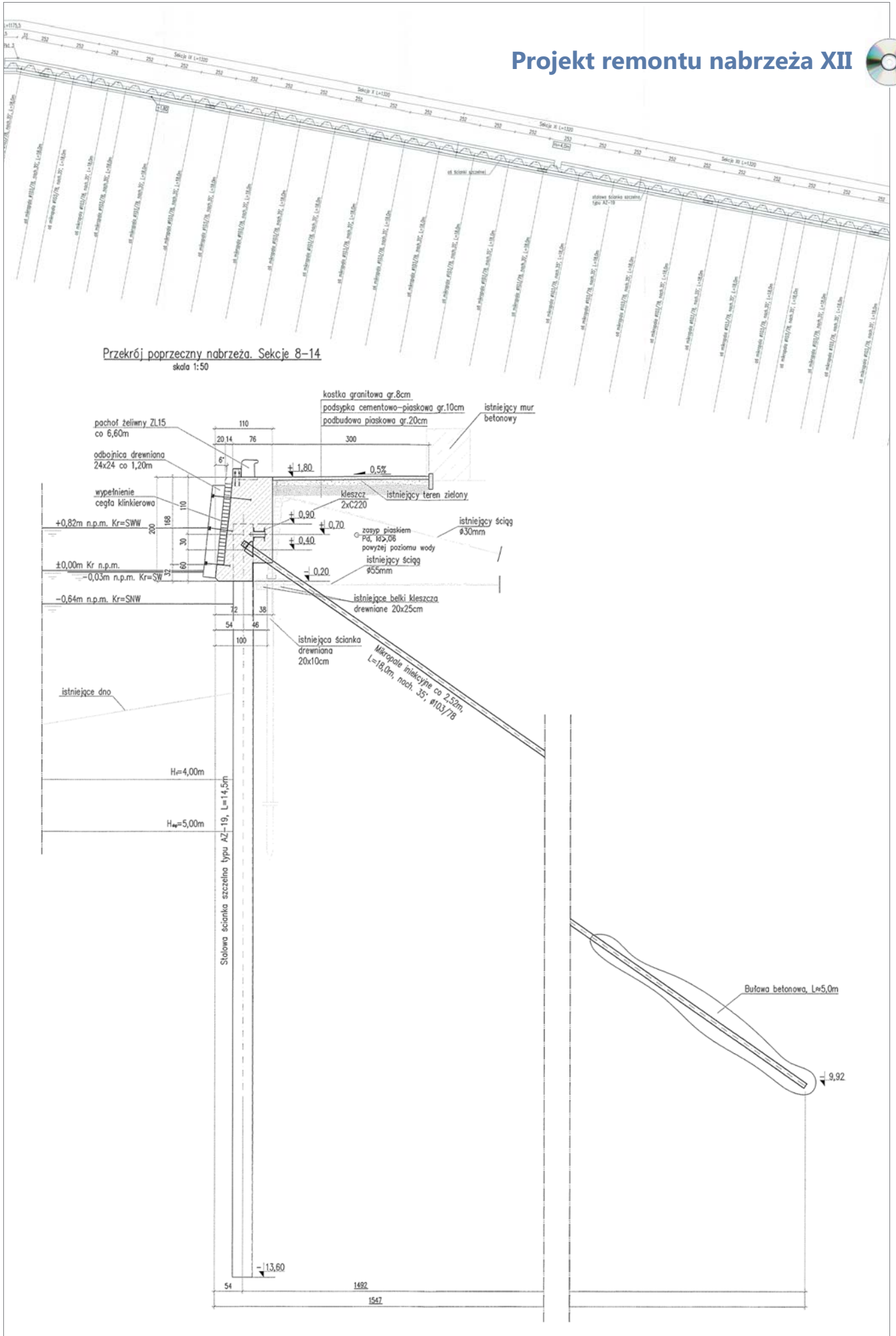
 Pasma widoku, w którym nowa inwestycja wpływa minimalnie na panoramę Głównego Miasta

Na fotografiach, w miejscu przyczółka kładki, zaznaczono wysokość 4 metrów od poziomu nabrzeża

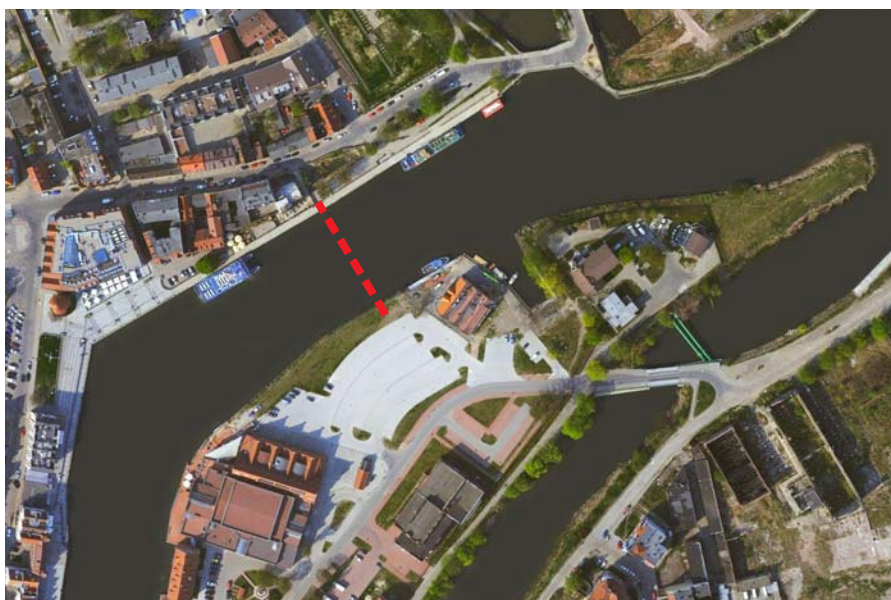
Projekt remontu nabrzeża XII



Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-technicznej zwodzonej kładki pieszej przez rzekę Motławę na wyspę Ołowiankę



Lokalizacja kładki w kontekście urbanistycznym śródmieścia Gdańska



Charakterystyczne obiekty w okolicy projektowanej kładki

1 Most Wapiennicy, widok od strony Kanału Raduni



2 Muzeum II Wojny Światowej (w budowie)



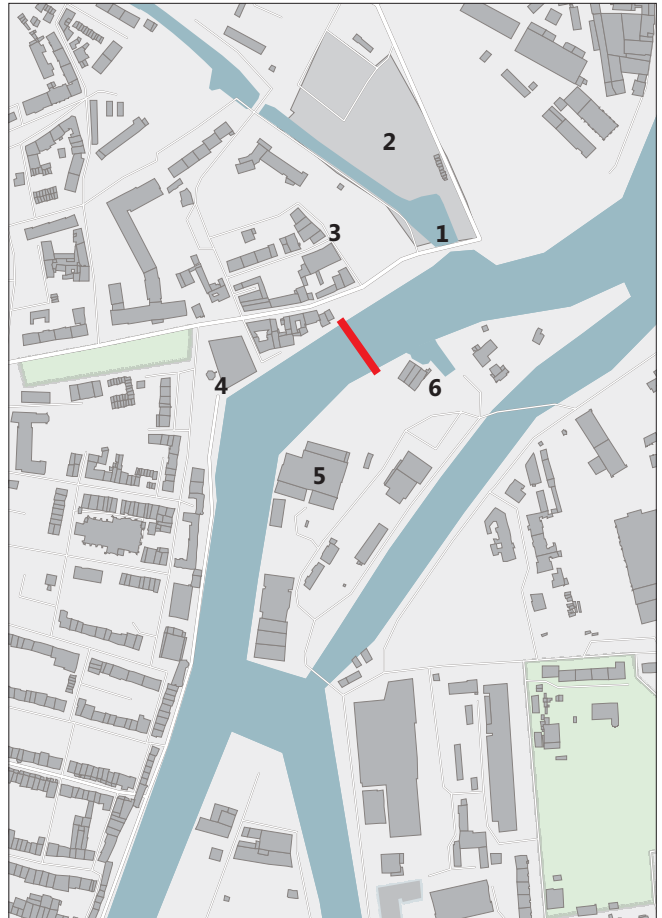
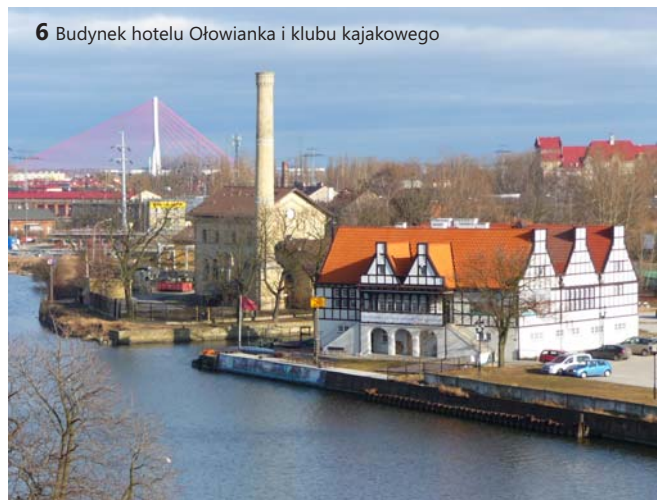
3 Dawne spichlerze przy ul. Rycerskiej



4 Targ Rybny i Hotel Hilton



6 Budynek hotelu Ołowianka i klubu kajakowego



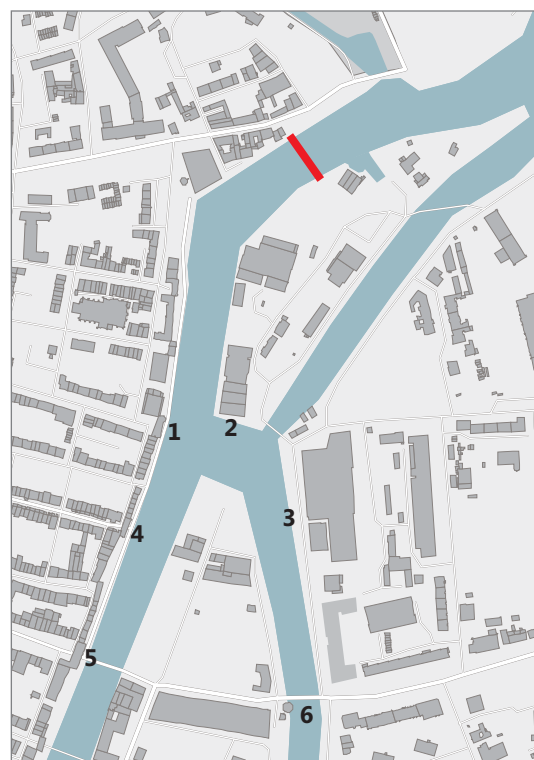
Charakterystyczne obiekty w dalszym ciągu Motławy



4 Muzeum Archeologiczne



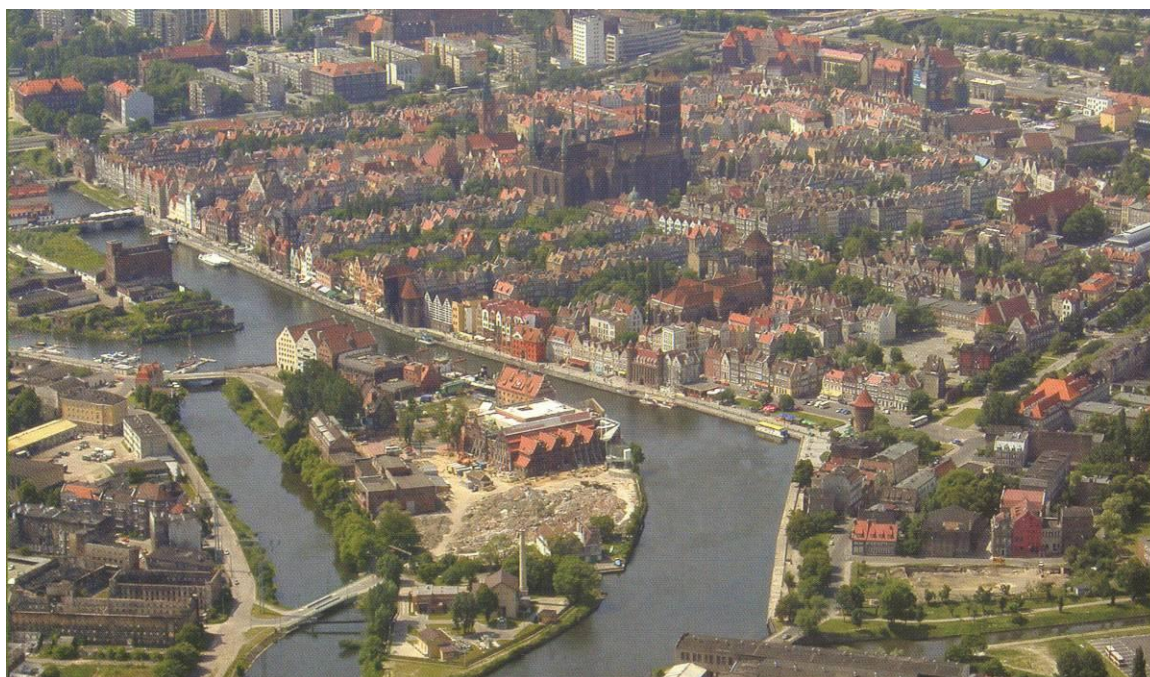
5 Zielona Brama



6 Brama Sągiewna



Określenie cech i właściwości oraz walorów środowiska kulturowego i krajobrazu kulturowego w otoczeniu planowanej inwestycji „Kładka dla pieszych przez Motławę na wyspę Ołowianka z rejonu „Zamczyska” na Głównym Mieście w Gdańsku”



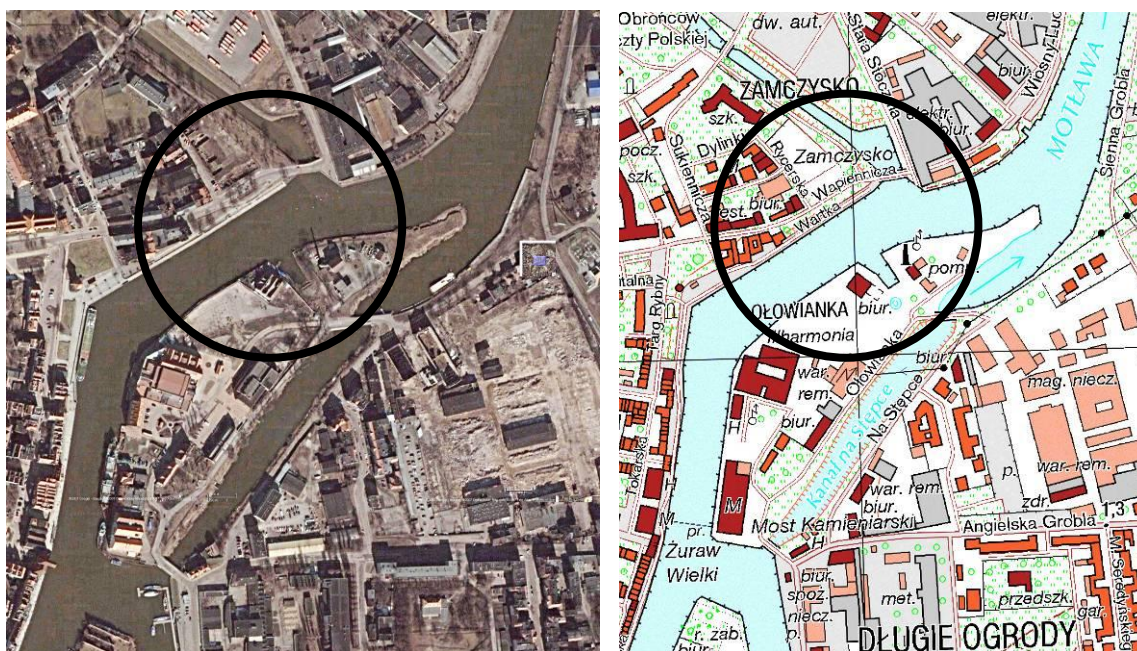
dr inż. arch. Bogna Lipińska
Gdańsk 2012 r.

spis treści:

- I. Ogólny opis planowanej inwestycji.
- II. Określenie cech i właściwości oraz wartości struktury urbanistycznej i jej elementów historycznego miasta jako tła planowanej inwestycji.
- III. Historia przekształceń struktury urbanistycznej w rejonie Wyspy Ołowianka i „Zamczyska” (miejsca usytuowania zamku krzyżackiego w Gdańsku).
- IV. Określenie oddziaływania planowanej inwestycji na istniejącą w otoczeniu strukturę urbanistyczną miasta oraz jej substancję zabytkową z uwzględnieniem proponowanych wariantów lokalizacji inwestycji.
- V. Określenie zasięgu oddziaływania widokowego planowanej inwestycji na podstawie analiz widokowych z uwzględnieniem proponowanych wariantów lokalizacji inwestycji.
- VI. Wnioski

I. Ogólny opis planowanej inwestycji.

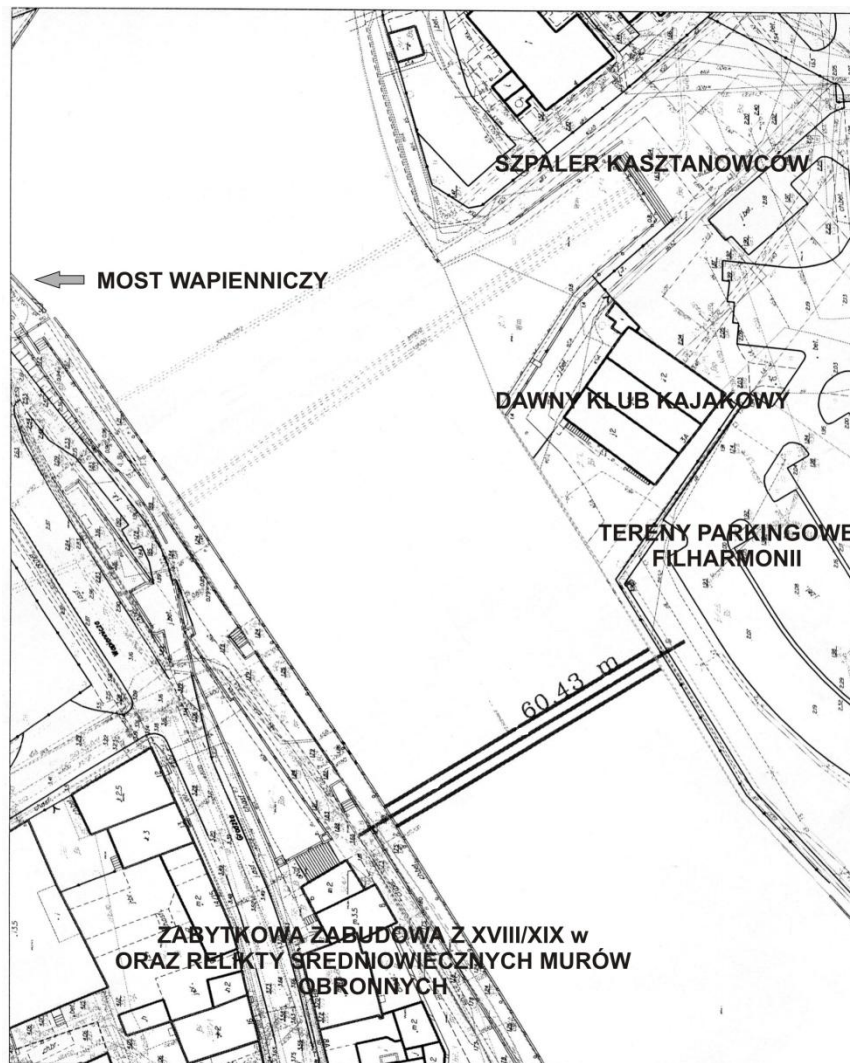
W ramach usprawnienia komunikacji między stałym lądem Głównego i Starego Miasta w Gdańsku a Wyspą Ołowianka znajdującą się w ramionach rzeki Motławy, powstał projekt budowy przeprawy w formie stałego mostu bądź kładki. Potrzeba takiego połączenia stała się ostatnio bardzo pilna, gdyż na wyspie Ołowianka w obiektach nieczynnej elektrociepłowni po ich zaadaptowaniu, powstała jedna z najważniejszych instytucji kulturalnych Trójmiasta – Filharmonia Gdańska. Pomimo w miarę dogodnego dojazdu na Wyspę od strony południowej, czyli przeprawy mostowej w rejonie Stągwi Mlecznych a następnie poprzez Most Kamieniarski, przeprawa wprost z rejonu pogranicza Głównego i Starego Miasta w Gdańsku, a zatem od strony północnej w rejonie Targu Rybnego bądź nawet w rejonie nieistniejącego gdańskiego zamku krzyżackiego (ulica Grodzka), znacząco usprawniłaby dostępność miejsca usytuowania Filharmonii.



il. 1. Miejsce lokalizacji planowanej inwestycji – kładki pieszej z Głównego Miasta na Wyspę Ołowianka.
rysunek generalnej lokalizacji

W niniejszym opracowaniu poddano analizie wariant położenia przyjęty do realizacji (z trzech rozpatrywanych), znajdujący się:

- od strony Starego Miasta na wprost zejścia istniejącymi schodami od ulicy Grodzkiej na nabrzeże Motławy
- od strony Wyspy Ołowianka w odległości kilkunastu metrów od północnej granicy działki Filharmonii



il. 2 lokalizacja kładki.

II. Określenie cech i właściwości oraz wartości struktury urbanistycznej i jej elementów historycznego miasta jako tła planowanej inwestycji

Planowana inwestycja – kładka łącząca Wyspę Ołowianka z rejonem tzw. „Zamczyska” zlokalizowana jest na obszarze historycznego układu urbanistycznego miasta Gdańska.

Na wysoką wartość kulturową układu urbanistycznego miasta Gdańska wpływają między innymi następujące czynniki:

- Integralność układu urbanistycznego w obrębie fortyfikacji nowożytnych Od początków XVII wieku aż do lat 80. Oryginalność układu urbanistycznego o genezie średniowiecznej, renesansowej i barokowej. Wysoki stopień zachowania struktury i substancji urbanistycznej po roku 1945 wynika z braku większych ingerencji ze strony powojennych planów regulacyjnych.
- Brak przekształceń nowoczesnych (XIX i XX-wiecznych) tak typowych dla innych miast hanzeatyckich i innych portowych w regionie Bałtyku i Morza Północnego.
- Likwidacja w XIX wieku ograniczeń budowlanych i częściowa niwelacja fortyfikacji twierdzy Gdańsk umożliwiła lokalizację nowoczesnej zabudowy przemysłowej oraz nowych ciągów komunikacyjnych **poza** obszarem starej zabudowy - na terenach pofortyfikacyjnych.

W związku z powyższym, układu urbanistyczny miasta Gdańska został objęty ochroną konserwatorską.

Wykaz obowiązujących ustaleń prawnych dotyczących ochrony dziedzictwa kulturowego dla historycznego miasta Gdańska.

Historyczny układ urbanistyczny miasta Gdańska podlega ochronie konserwatorskiej w formie:

A. Wpisu do rejestru zabytków:

Układ urbanistyczny miasta Gdańska, nr rej. zabytków: 8 z dnia 11.X.1947 r.

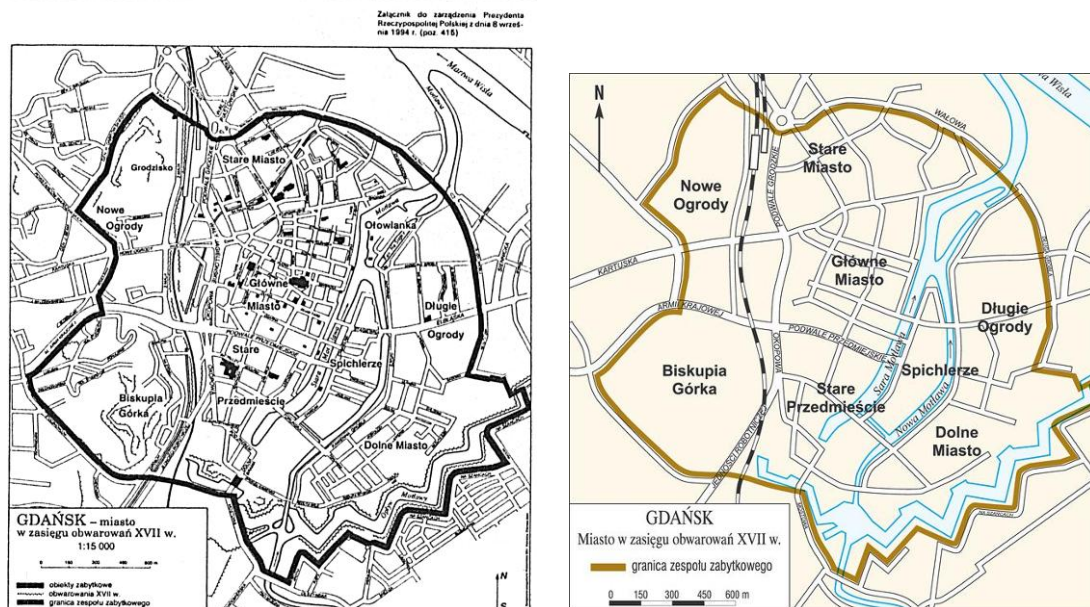
Ochronie podlega między innymi struktura urbanistyczna (podział geodezyjny oraz zabudowa i zieleń towarzysząca), historyczny układ komunikacyjny oraz szeroko pojęty krajobraz miejski (dominanty, subdominanty, panoramy) oraz elementy i układ historycznych systemów obronnych miasta.

B. Uznania za Pomnik Historii Rzeczypospolitej Polskiej:

Gdańsk – miasto w obrębie obwarowań z XVII wieku; zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 8 września 1994 r. (poz. 415).

Uzasadnienie (wybór):

- *Brak przekształceń nowoczesnych (XIX i XX-wiecznych) tak typowych dla innych miast hanzeatyckich i innych portowych w regionie Bałtyku i Morza Północnego.*
- *Integralność układu urbanistycznego w obrębie fortyfikacji nowożytnych.*
- *Oryginalność układu urbanistycznego o genezie średniowiecznej, renesansowej i barokowej. Wysoki stopień zachowania struktury i substancji urbanistycznej.*



il. 3. Załącznik graficzny przedstawiający granice wpisu do rejestru zabytków oraz Pomnika Historii RP.

Planowana inwestycja, znajdując się na terenie chronionego układu urbanistycznego miasta Gdańska, składającego się z wartościowych i cennych kulturowo elementów zagospodarowania, będzie miała wpływ również na następujące, pojedyncze elementy dziedzictwa kulturowego.

Tab. 1. Wykaz obiektów bądź ich zespołów wpisanych do rejestru zabytków odrębnym wpisem, sąsiadujących oraz występujących w zależności ekspozycyjnej z planowaną inwestycją.

lp	nazwa obiektu/nr i data wpis do rejestru*)
1	- układ urbanistyczny m. Gdańska, nr rej.: 8 z 11.10.1947
2	- kościół Mariacki, 1343-1502, ul. Podkramarska 5, nr rej.: 7/N/59 z 11.11.1959
3	- kościół p.w. św. Jana, ul. Świętojańska, XIV-XV, XX, nr rej.: 317 z 27.02.1967
4	- kościół p.w. Świętej Trójcy, ul. Świętej Trójcy, 1430-1516, nr rej.: 72 z 18.12.1959
5	- klasztor, ob. Muzeum Narodowe, ul. Toruńska, nr rej.: 367 z 21.04.1971
6	- mury obronne Głównego Miasta, XIV-XV-XVI, nr rej.: 74 z 18.12.1959:
7	- baszta Łabędź, ul. Wartka, nr rej.: 320 z 27.02.1967
8	- bramy miejskie, w obwodzie średniowiecznych murów obronnych i fortyfikacji
9	nowożytnych, XIV-XVII:
10	- brama Chlebnicka, nr rej.: 114 z 7.11.1960
11	- brama Świętego Ducha, nr rej.: 319 z 27.02.1967
12	- brama Mariacka, nr rej.: 304 z 24.02.1967
13	- brama Straganiarska, nr rej.: 305 z 24.02.1967
14	- brama Świętojańska, nr rej.: 314 z 27.02.1967
15	- brama Zielona, nr rej.: 295 z 24.02.1967
16	- Żuraw nad Motława, nr rej.: 71 z 18.12.1959
17	- ratusz Głównego Miasta, ul. Długa 46, 1378-XV, nr rej.: 97 z 13.10.1959

18	- dom (z reliktami muru zamku), ul. Grodzka 9, XVIII, nr rej.: 470 z 22.02.1972
19	- dom, ob. siedziba TPN, ul. Grodzka 12, k. XVIII, nr rej.: 568 z 30.11.1972
20	- dom, ul. Grodzka 13, XVIII-XX, nr rej.: A-1204 z 21.07.1999
21	- dom, ul. Grodzka 18, 1747, nr rej.: 460 z 3.02.1972
22	- dom, ul. Targ Rybny 6, 1700, nr rej.: 468 z 22.02.1972
23	- dom, ul. Targ Rybny 7, 1800, nr rej.: 469 z 22.02.1972
24	- dom, ul. Targ Rybny 9, 1654, nr rej.: 467 z 22.02.1972
25	- dom, ul. Targ Rybny 10, 1652, nr rej.: 466 z 22.02.1972
26	- dom „Pod Murzynem”, ul. Szafarnia 3, 1728-35, nr rej.: 313 z 27.02.1967
27	- 3 domy (restauracja „U Kubickiego”), ul. Wartka 5, 1 poł. XIX, nr rej.: 955 z 14.04.1986
28	- spichrz „Panna”, ul. Ołowianka 9, XVI-XVIII, nr rej.: 337 z 14.06.1968
29	- spichrz „Miedź”, ul. Ołowianka 10, XVII, nr rej.: 386 z 24.06.1971
30	- spichrz „Oliwski”, ul. Ołowianka 11, XIV-XVIII, nr rej.: 336 z 14.06.1968
31	- spichrz „Królewski”, ul. Ołowianka 14, 1606-21, nr rej.: 380 z 24.06.1971
32	- kanał Raduni, od Pruszcza Gdańskiego do ujścia do Starej Motławy w Gdańsku, 1348-54, nr rej.: 848 z 18.05.1981
33	- zespół elektrowni, ul. Ołowianka 1, 1896, nr rej.: 886 z 30.12.1983:
	- budynek główny
	- budynek administracyjny
	- 2 domy mieszkalne
34	- dom dawnego Towarzystwa Żeglarskiego, ul Ołowianka 3, w ewidencji konserwatora zabytków
35	- zespół browaru, ul. Rycerska / Czopowa, XVIII-XIX, nr rej.: A-1093 z 28.12.1990:
36	- browar, ul. Rycerska 9, nr rej.: 462 z 3.02.1972
37	- 2 budynki, ul. Rycerska 7, 8
37	- słodownia, ul. Czopowa 5, nr rej.: 392 z 6.09.1971

źródło: rejestr zabytków Województwa Pomorskiego, stan z 2006 roku.

*) czcionką pogrubioną zapisano obiekty i zespoły stanowiące dominanty, subdominanty bądź akcenty w widokach i panoramach związanych z analizą wpływu wizualnego na krajobraz kulturowy planowanej inwestycji.

III. Historia przekształceń struktury urbanistycznej w rejonie Wyspy Ołowianka i „Zamczyska” (miejsca usytuowania zamku krzyżackiego w Gdańsku)

Planowana inwestycja znajduje się w strefie **ściślejszej ochrony archeologicznej** (południowo-zachodnia granica Zamczyska – rejon ulicy Rycerskiej i Wapienniczej oraz fragment Wyspy Ołowianka – od 1404 roku zabudowania szafarza zakonnego, połączonych w 1417 roku mostem oraz przeprawą promową)¹.

W czasach krzyżackich dzisiejsza Wyspa Ołowianka była terenem ważnym dla zespołu zamku krzyżackiego znajdującego się po drugiej stronie Motławy. Wzniesiono na niej zabudowania szafarza zakonnego i stąd w dokumentach z 1404 roku pojawia się nazwa tego miejsca: Szafarnia. Z leżącym po drugiej stronie Motławy zamkiem łączył Szafarnię w pierw most a od 1417 roku prom. Dzisiejsza Wyspa Ołowianka była w owym czasie półwyspem większej „wyspy” – Wyspy Spichrzów. Odrębną wyspą została dopiero po przekopaniu w roku 1576 tak zwanego „Kanału na Stępcę”.

Dzisiejsza nazwa – „Wyspa Ołowianka” pochodzi od zlokalizowania na jej terenie magazynów służących do przechowywania ołowiu. Największy z nich określano jako „Dwór Ołowiany”. Na Wyspie znajdowała się także waga, na którą wielki żuraw (konstrukcji Adama Wybego), ładował sprowadzany drogą wodną z Olkusa ten ciężki, szary metal.

Oprócz „Ołowianego Dworu” oraz wspomnianej wagi i dźwigu, znajdowały się na wyspie także spichrze. Do dzisiaj zachował się (odbudowany po pożarze wojennym w 1945 roku) spichlerz zwany „Królewskim” wzniesiony w XVII wieku (budowniczym-architektem spichlerza był znany architekt gdański Jan Strakowski) a także (odbudowane podobnie jak spichlerz Królewski po zniszczeniach wojennych) trzy inne o nazwach: „Panna”, „Miedź” i „Oliwski”.

Część wschodnia Wyspy Ołowianki, zwana była niegdyś „Ciesielnią” i wraz ze zwińcządzającą ją tak zwaną Kępą, należała już do przystani portowej. Tam właśnie, zgodnie z nazwą, znajdowały się przez stulecia wielkie zakłady ciesielskie, a także rodzaj stoczni remontowej, z której korzystali wcześniej również Krzyżacy. Niedaleko znajdowała się roгатka wodna w postaci długiego łańcucha lub drąga przegradzającego Motławę. Przegroda ta podobno funkcjonowała jeszcze w 1809 roku.

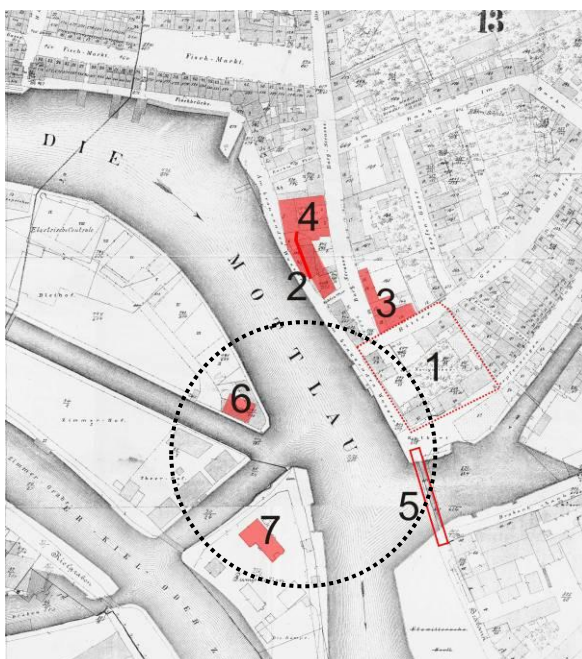


il. 4. Tak zwany Plan Sztokholmski z 1600 roku. Widoczne zagospodarowanie wyspy Ołowianka w postaci placów składowych (ołów ? materiał ciesielski ?)

¹ informacja z Muzeum Archeologicznego w Gdańsku

Pod koniec lat sześćdziesiątych XIX wieku wybudowano w rejonie starej „Ciesielni” przepompownię ścieków, do dziś zachowaną i w pełni sprawną. Wraz z nią pojawił się tam pierwszy wysoki komin i maszyny parowe. W latach 1897-1898 na Wyspie Ołowianka wybudowano zespół elektrowni miejskiej – dzieło berlińskiej firmy *Siemens & Halske*. Przez kanał Na Stępcę przeprowadzono most kolejowy dla pociągów dostarczających węgiel do elektrowni.

Wedle pierwotnych planów elektrownia na Wyspie Ołowianka miała zasilać oświetlenie ulic Gdańska i Wrzeszcza (łącznie kilka tysięcy lamp).



il. 5. Plan Gdańska wykonany przez D. Buhsego (1866-1869) – z oznaczeniem lokalizacji planowanej inwestycji oraz cennych historycznie obiektów znajdujących się w jej bezpośrednim otoczeniu (1-teren Zamku Krzyżackiego”; 2-relikty średniowiecznych murów obronnych; 3-zespół kamienic przy ulicy Grodzkiej; 4-zespół kamienic przy ulicy Wartkiej, w tym dom z restauracją „Kubicki”; 5-Most Wapienniczy; 6-dom Klubu Kajakowego; 7-jeden z obiektów XIX-wiecznej stacji pomp).



il. 6 i 7. Historyczna zabudowa w rejonie zachowanych murów średniowiecznych oraz widok na most Wapienniczy.



il. 8 i 9. Widok na ciekawy budynek szkieletowy dawnego klubu kajakowego oraz widok na historyczne zabudowania przepompowni znajdującej się na cyplu (tzw. „Kępie”) Wyspy Ołowianka.

W ostatnich miesiącach II wojny światowej zakład doznał potężnych zniszczeń. Zburzona została nie tylko efektowna fasada nadmottawska, wielki przemysłowy komin, ale i stropy elektrowni. Uszkodzenia samego zakładu usunięto bardzo szybko, tak, że już w sierpniu 1945 roku popłynął z niej prąd.

W latach 90-tych XX wieku elektrownia (zmieniona w międzyczasie na elektrociepłownię) została wyłączona z eksploatacji. W niedługim czasie powstał pomysł przekształcenia tego terenu poprzemysłowego na centrum kulturalne w postaci zaadaptowania obiektów poprzemysłowych na filharmonię. Zamyśl zrealizowano i powstało interesujące dzieło architektoniczne adaptacji dawnych obiektów przemysłowych we współczesny kompleks Filharmonii Gdańskiej.



il. 10 i 11. Historyczne zdjęcie (lata 50-te XX w.) funkcjonującej elektrociepłowni na Wyspie Ołowianka oraz widok obecnego zrewaloryzowanego zespołu elektrociepłowni jako Gdańskiej Filharmonii.

Reasumując: w rejonie planowanej inwestycji występują wyjątkowo cenne relikty historycznej substancji materialnej historycznego miasta. Przede wszystkim są to relikty archeologiczne, o czym mówią wytyczne Muzeum Archeologicznego w Gdańsku – a mianowicie prawdopodobnie do pozyskania w wyniku badań i eksploracji archeologicznych relikty gdańskiego zamku krzyżackiego z XIII/XIV wieku.

Równie cennymi relikdami substancji materialnej są zachowane w tym rejonie średniowieczne mury obronne miasta.

Dalsze nawarstwienia historyczne pozostawiły w krajobrazie kulturowym miasta historyczną zabudowę z XVIII i XIX wieku, w większej części zachowaną. W świetle ogromnych zniszczeń miasta na początku 1945 roku, są to unikatowe, gdyż oryginalne fragmenty jego zabudowy.

Zatem są to (wymienione wcześniej w zestawieniu obiektów i zespołów wpisanych do rejestru zabytków – wyciąg z tabeli nr 1.

Na stałym lądzie:

mury obronne Głównego Miasta, z XIX-XV-XVI w., nr rej.: 74 z 18.12.1959 r.

dom z relikami muru zamku krzyżackiego, ul. Grodzka 9, dom z XVIII w., nr rej.: 470 z 22.02.1972 r.

trzy domy przy ulicy Wartkiej 5, z 1-szej poł. XIX w., nr rej.: 955 z 14.04.1986 r.

kanal Raduni (od Pruszcza Gdańskiego do ujścia Starej Motławy w Gdańsku) z lat 1348-1354, nr rej.: 848 z 18.05.1981 r.

Na Wyspie Ołowianka:

zespół elektrowni, ul. Ołowianka 1 z 1896 r., nr rej.: 886 z 30.12.1983 r.

dom dawnego Towarzystwa Żeglarskiego, ul. Ołowianka 3 – w ewidencji konserwatora zabytków.

Wymienione wyżej obiekty i zespoły stanowią wartościowe dziedzictwo kulturowe miasta Gdańska i każdorazowa ingerencja w ich formę, substancję materialną oraz ekspozycję może – przy braku odpowiedniej staranności projektowej i kultury projektanta – spowodować negatywne skutki, absolutnie niedopuszczalne z punktu widzenia obowiązującej doktryny konserwatorskiej i polityki ochrony dziedzictwa kulturowego.

IV. Określenie oddziaływania planowanej inwestycji na istniejącą w otoczeniu strukturę urbanistyczną miasta oraz jej substancję zabytkową.

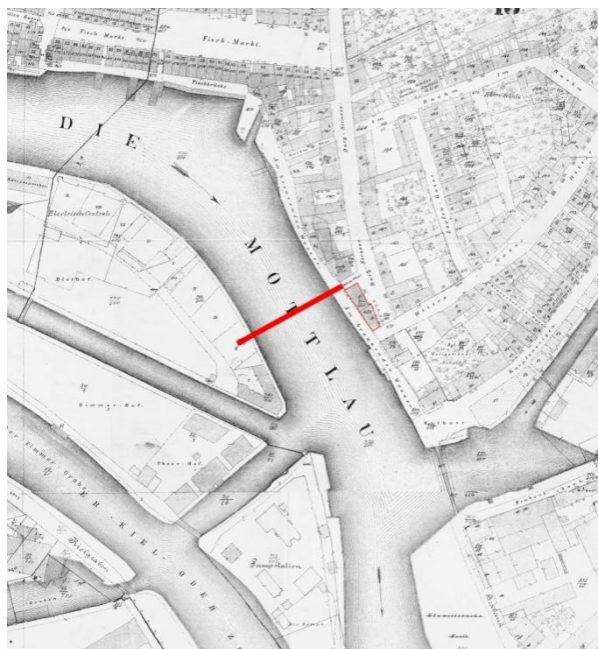
Jak już wspomniano, planowana inwestycja lokalizowana jest w szczególnie wrażliwym pod względem istniejących wartości dziedzictwa kulturowego – rejonie. Jest to bowiem rejon lokalizacji gdańskiego zamku krzyżackiego. W miejscu tym prowadzone są sukcesywnie badania i prace archeologiczne a w dalszej perspektywie ma powstać tu filialny obiekt Muzeum Archeologicznego w Gdańsku gdzie będą prezentowane wyniki odkryć archeologicznych a także wszelkie artefakty związane z zamkiem krzyżackim. Warto zwrócić uwagę, iż budowa w tym miejscu nowego obiektu – instytucji kulturalno-dydaktycznej – z pewnością zaktywizuje, głównie turystycznie, ten rejon miasta.

Omawiana inwestycja jaką jest nowy obiekt kładki przez Motławę wpłynie na najbliższe otoczenie, w tym również w dużym stopniu na rejon eksplorowanego archeologicznie miejsca lokalizacji zamku krzyżackiego.

Wpływ przedsięwzięcia na istniejącą w otoczeniu strukturę urbanistyczną substancję zabytkową miasta.

Od strony stałego lądu, czyli od strony historycznego Starego Miasta, zakończenie kładki znajduje się u wylotu istniejących (XX-wiecznych) schodów (dawna uliczka Kohlen Thor) wiodących z poziomu ulicy Grodzkiej na poziom nabrzeża Motławy. W tym przypadku lokalizacja nie koliduje z istniejącymi tu relikami średniowiecznych murów miejskich znajdującymi się po wschodniej stronie miejsca zakończenia kładki. Jednocześnie, ciąg schodów niejako „naprowadza” na wejście na kładkę.

Od strony Wyspy Ołowianka – wpływ bez znaczenia. Zakończenie kładki znajduje się na terenie parkingów przy Filharmonii. Dopuszczalne wszelkie rozwiązania techniczne, z wyłączeniem elementów wysokościowych, które mogłyby przesłonić widok na obiekt Filharmonii.



il. 12. Usytuowanie przebiegu kładki na tle historycznego planu D. Buhsego z 1866-1869. Ukazuje to szczegółowo miejsca lokalizacji w stosunku do ewentualnie istniejących relików historycznej zabudowy.

Podsumowanie.

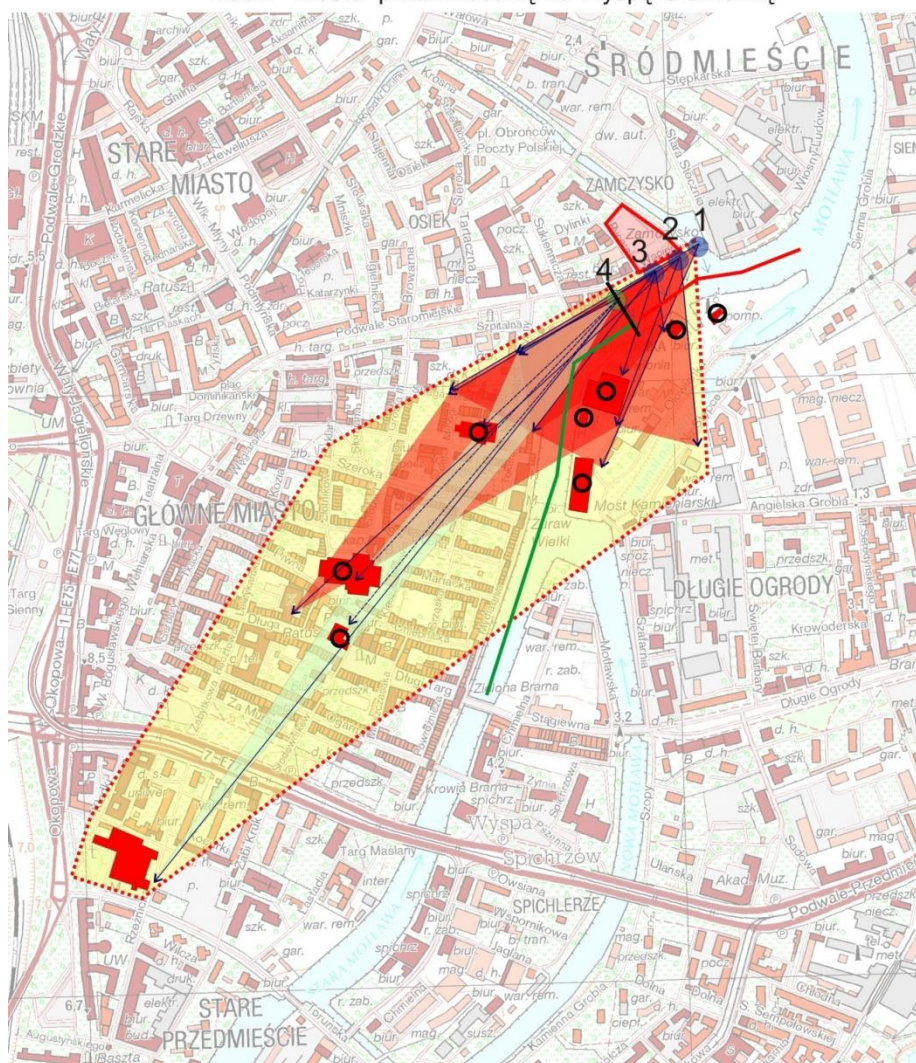
Planowana inwestycja ma znajdować się w rejonie historycznego „Zamczyska”, lokalizacji **Zamku Krzyżackiego** w Gdańsku, a więc obszaru o wyjątkowych **wartościach archeologicznych**. Bezpośredni związek z miejscem posadowienia kładki na lądzie będą miały fragmenty **średniowiecznych murów miejskich**. W stosunkowo bliskim sąsiedztwie przebiegu kładki znajduje się **Most Wapienniczy, element XIX-wiecznej budowli wodnej ujścia Kanału Raduni do Starej Motławy**. Wystąpi także związek z zespołem **XIX-wiecznych kamienic** mieszczących restaurację „Kubicki” (o stuletniej tradycji funkcji!).

Natomiast na **Wyspie Ołowianka** posadowienie kładki będzie znajdować się w rejonie XX-wiecznego obiektu architektonicznego – siedziby gdańskiego klubu kajakowego, której szczególna architektura (konstrukcja szkieletowa oraz trójczłonowa bryła) stanowi jeden z bardziej znanych akcentów architektonicznych tego rejonu miasta.

V. Określenie zasięgu oddziaływania widokowego planowanej inwestycji na podstawie analiz widokowych z uwzględnieniem proponowanych wariantów lokalizacji inwestycji.

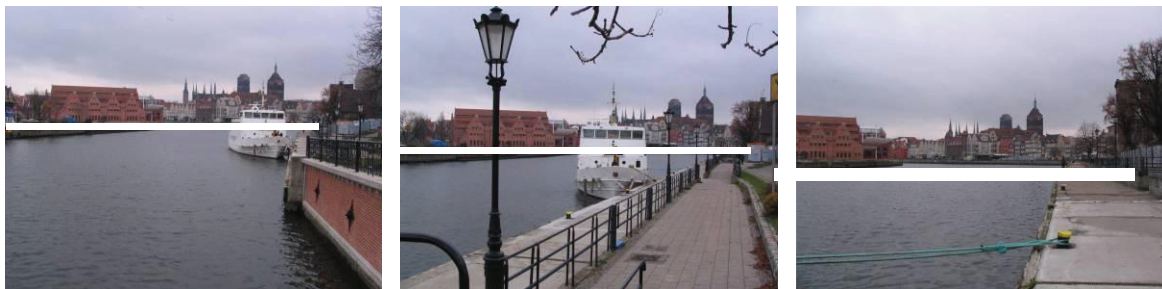
Elementami ekspozycji czynnej są ciągi, punkty i platformy widokowe. W przypadku analizowanej inwestycji mają one bardzo duże znaczenie. Są to ciągi: pieszy i wodny przy poruszaniu się w kierunku zachodnim (do Głównego Miasta). Bardzo istotnym elementem ekspozycji czynnej jest tu również wodna płaszczyzna widokowa (rzeka Motława), używana zwłaszcza przez małe jednostki pływające.

Zależności ekspozycyjne planowanej inwestycji "kładki - mostu" przez Motławę na Wyspę Ołowiankę



- ciąg widokowy "wodny" w kierunku Głównego Miasta w Gdańsku
- kolor czerwony - kładka widoczna
- kolor zielony - kładka niewidoczna
- kolejne punkty widokowe i panoramiczne
- ↗ otwarcia widokowe i panoramiczne - zasięg widoku
- ↘ otwarcia widokowe i panoramiczne
- - - osie widokowe na Istotne elementy widoku
- historyczne obiekty istotne w widokach i panoramach
- dominanty widoków
- zasięg widoczności z obserwowanych ciągów i punktów widokowych z jednoczesną ekspozycją planowanej inwestycji
- trasa kładki

il. 13. Elementy ekspozycji czynnej w kierunku do Głównego Miasta w Gdańsku



il. 14. Punkty widokowe nr 1, 2 i 3 – z zaznaczeniem prawdopodobnego widoku kładki

Z ciągu widokowego wodnego oraz dolnego poziomu bulwaru nadmottławskiego a w tym z wyznaczonych istotnych punktów widokowych – **kładka będzie widoczna i będzie wpływać na widok panoramiczny historycznej zabudowy Głównego Miasta Gdańskiego**. W kadrze widoków znajdują się następujące obiekty historyczne pełniące rolę elementów ekspozycji biernej:

wieża kościoła Św. Jana – dominanta;

wieża kościoła NMP - subdominanta);

wieżyczki głównego korpusu kościoła NMP oraz wież Ratusza Głównomiejskiego (zespół subdominant);

zespół kamienic i dwie bramy miejskie (Straganiarska i Świętojańska) oraz częściowo widoczna wieża kościoła Św. Trójcy - treść widoku (panoramy).

Na środkowej fotografii symulacja pokazuje, że forma kładki będzie zdominowana większymi jednostkami białej floty cumującymi przy nabrzeżu.

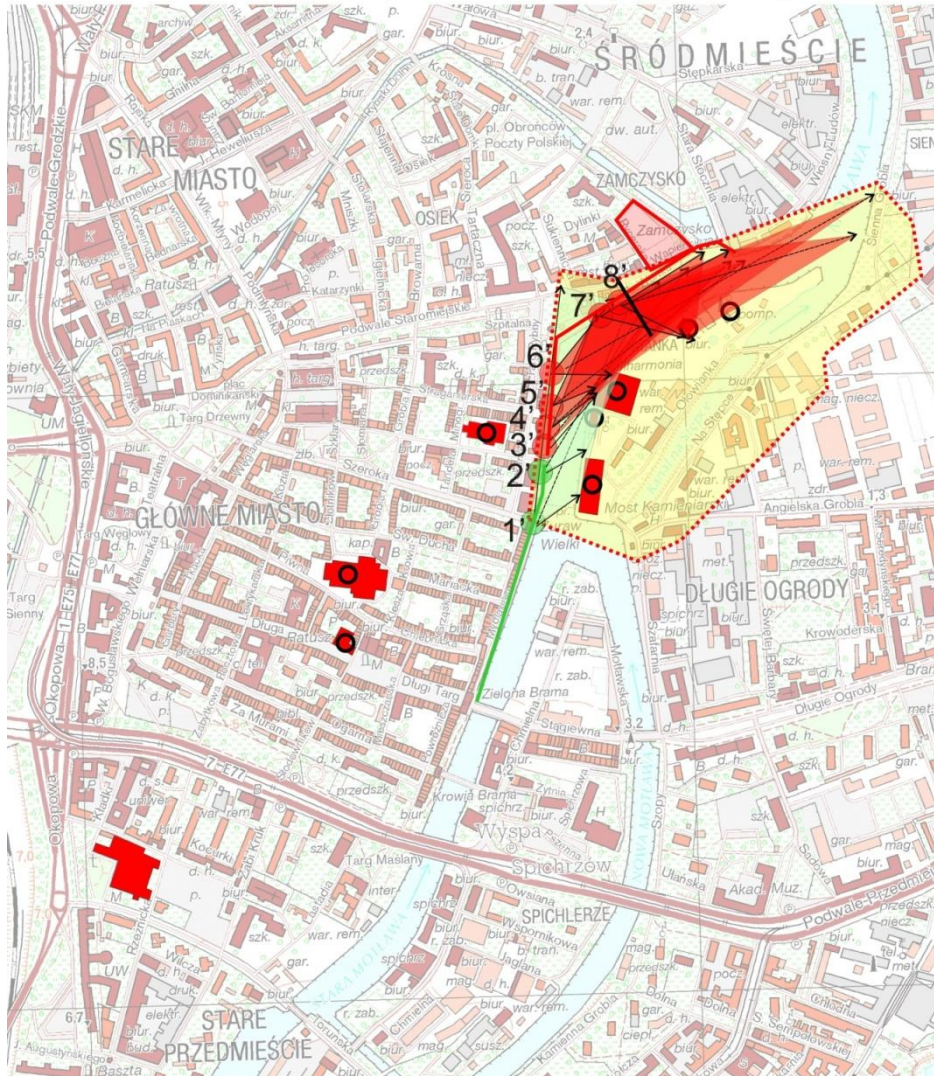


il. 15. Punkt widokowy nr 4. Z tego miejsca kładka nie jest widoczna.

Widok spod kładki/ lub z miejsca wejścia na pochylnię kładki. **Ekspozycja panoramy Głównego Miasta w Gdańsku od tego miejsca ciągu widokowego – bez zakłóceń**. W kadrze widoku (panoramy) znajdują się następujące obiekty historyczne pełniące rolę elementów ekspozycji biernej:

- wieża kościoła Św. Jana - dominanta);
- wieża kościoła NMP - subdominanta);
- wieżyczki głównego korpusu kościoła NMP oraz wież Ratusza Głównomiejskiego, zespół kamienic i dwie bramy miejskie (Straganiarska i Świętojańska) oraz częściowo widoczna wieża kościoła Św. Trójcy - treść widoku (panoramy);
- zespół budynków Filharmonii, dawnego XIX-wiecznego zespołu elektrowni gdańskiej (akcent).

Zależności ekspozycyjne planowanej inwestycji
"kładki - mostu" przez Motławę na Wyspę Ołowiankę



- ciąg widokowy pieszy w kierunku od Żurawia do Mostu Wapienniczego
- kolor zielony - kładka niewidoczna
- kolor czerwony - kładka widoczna
- ● kolejne punkty widokowe i panoramiczne
- ↔ otwarcia widokowe i panoramiczne - zasięg widoku
- ↔ otwarcia widokowe i panoramiczne
- osie widokowe na Istotne elementy widoku
- historyczne obiekty istotne w widokach i panoramach
- dominanty widoków
- zasięg widoczności z obserwowanych ciągów i punktów widokowych z jednoczesną ekspozycją planowanej inwestycji
- trasa kładki

il.16. Elementy ekspozycji czynnej w kierunku od Głównego Miasta w Gdańsku.



il. 17. Punkty widokowe nr 1' oraz 2'. Z tych miejsc kładka nie będzie widoczna

Z ciągu widokowego w kierunku północno-wschodnim **kładka nie będzie widoczna na początkowym odcinku bulwaru nadmotławskiego - w rejonie Żurawia Gdańskiego (pkt 1')**. Przemierzając się w kierunku północno-wschodnim, kładka zacznie być widoczna coraz bardziej. **W rejonie Bramy Straganiarskiej kładka będzie już wyraźnie widoczna w kadrze widoku (pkt 3')**. W tym miejscu zacznie stanowić **istotny element kolejnych widoków**. Może też zacząć dominować nad sąsiadującymi z nią formami architektonicznymi – głównie obiektami Filharmonii i częściowo obiektem Spichrza Królewskiego.



il. 18. Punkty widokowe nr 3', 4' i 5'. Od tego miejsca kładka zaczyna pojawiać się w kadrach widoków.

W rejonie wyjścia z Bramy Straganiarskiej, kładka będzie widoczna **w bliskim zestawieniu z obiektami Filharmonii** i będzie **silnie wpływać na ekspozycję jej formy architektonicznej (pkt 4')**. Jako obiekt inżynierski, planowana kładka **będzie najbardziej eksponowana w widoku w rejonie zakrętu rzeki Motław w kierunku wschodnim (punkt 5')**.



il. 19. Punkty widokowe nr 6', 7' i 8'. Kładka zaczyna być elementem pierwszego planu.

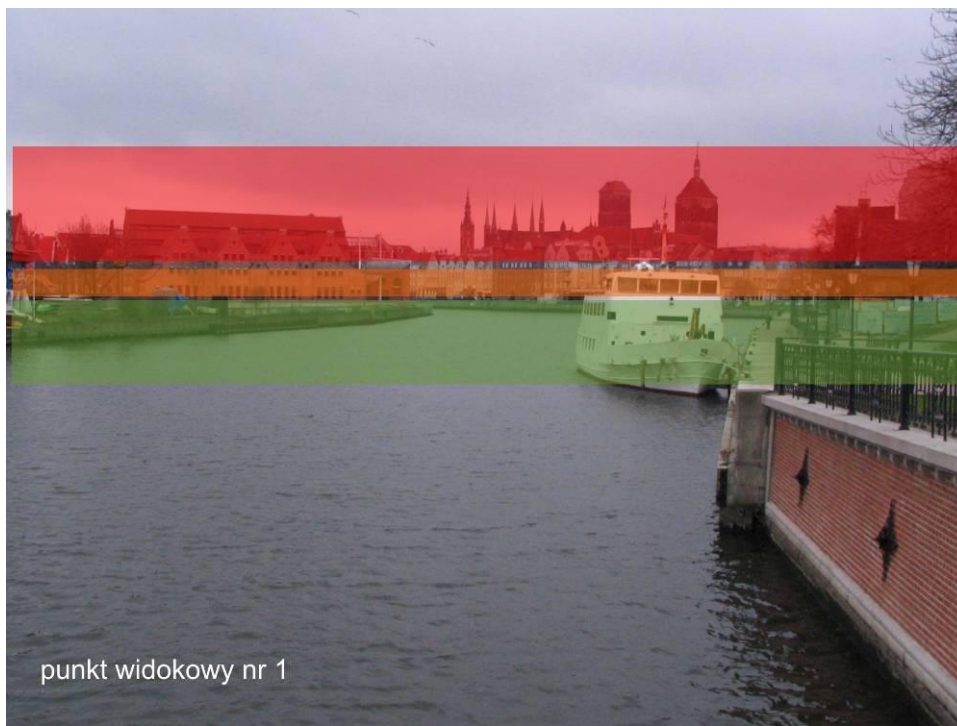
Planowana kładka **będzie wyjątkowo eksponowana w osiowym widoku na Motławę w kierunku wschodnim a następnie będzie stanowić nowy, znaczący element w widoku z bulwaru nadmotławskiego w kierunku wschodnim w rejonie Restauracji „Kubicki”**.

A zatem: z ciągu widokowego w kierunku północno-wschodnim **kładka nie będzie widoczna na początkowym odcinku bulwaru nadmotławskiego - w rejonie Żurawia Gdańskiego (pkt 1')**. Przemieszczając się w kierunku północno-wschodnim, kładka zacznie być widoczna coraz bardziej. **W rejonie Bramy Straganiarskiej kładka będzie już widoczna w kadrze widoku (pkt 3')**. W tym miejscu zacznie stanowić **pewien element kolejnych widoków**. Zacznie też towarzyszyć sąsiadującym z nią formom architektonicznym – głównie z obiektami Filharmonii i częściowo z obiektem Spichrza Królewskiego.

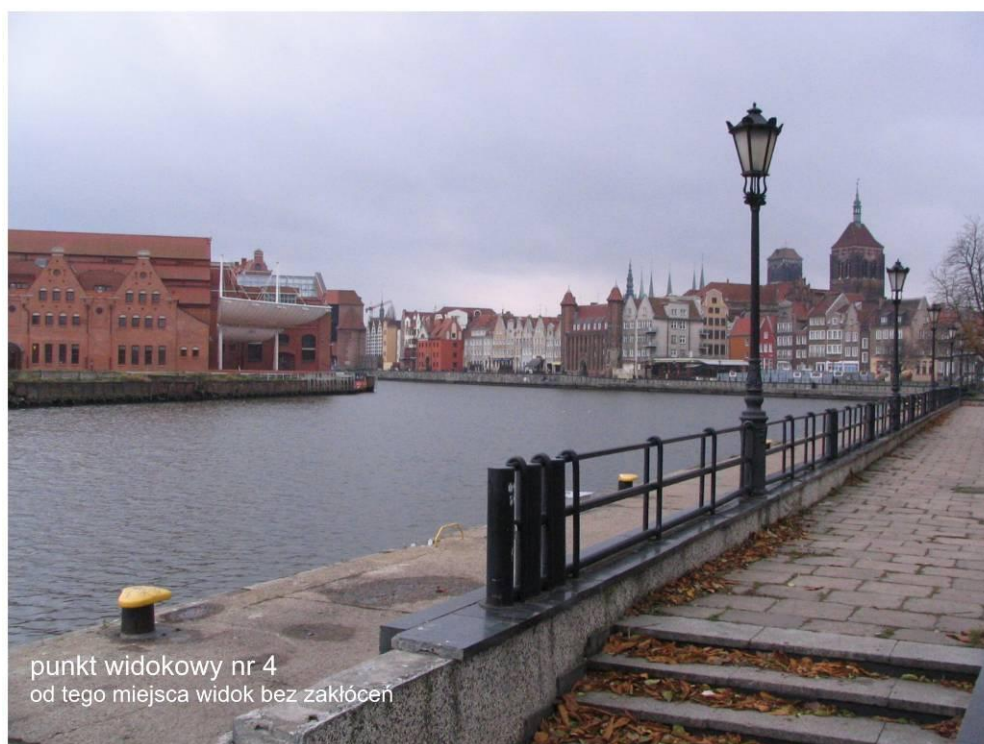
W rejonie wyjścia z Bramy Straganiarskiej, kładka będzie widoczna **w bliskim zestawieniu z obiektami Filharmonii** i będzie **silnie wpływać na ekspozycję jej formy architektonicznej (pkt 4')**. Jako obiekt inżynierski, planowana kładka **będzie najbardziej eksponowana w widoku w rejonie zakrętu rzeki Motławy w kierunku wschodnim (punkty 5' i 6')**.

Planowana kładka **stanowić będzie nowy element w widoku z bulwaru nadmotławskiego w kierunku wschodnim w rejonie restauracji „Kubicki” (punkty 7' i 8')**.

Poniżej zilustrowano zasięgi przesłonięć widoku panoramicznego **na** Głównie Miasto z toru wodnego Motławy, które należy uwzględnić w projektowaniu wysokości i formy odzwierciedlonej w kubaturze kładki.



- Pasmo widoku w którym nowa inwestycja wpływa minimalnie na panoramę Głównego Miasta
- Pasmo widoku w którym nowa inwestycja wpływa na panoramę Głównego Miasta - przesłonięcie dopuszczalne
- Pasmo widoku w którym nowa inwestycja wpływa na panoramę Głównego Miasta - przesłonięcie niedopuszczalne



- Pasma widoku w którym nowa inwestycja wpływa minimalnie na panoramę Głównego Miasta
- Pasma widoku w którym nowa inwestycja wpływa na panoramę Głównego Miasta - przesłonięcie dopuszczalne
- Pasma widoku w którym nowa inwestycja wpływa na panoramę Głównego Miasta - przesłonięcie niedopuszczalne

il. 20. Wytyczne dotyczące możliwości lub niedopuszczalności przesłonięcia widoku panoramicznego na pierzeję zabudowy historycznej Głównego Miasta w Gdańsku w widokach z toru wodnego Motławy jako wskazówka dla kształtowania nowej formy obiektu inżynierskiego jaką będzie kładka przez Motławę.

Podsumowanie.

Planowana inwestycja stanowi z pewnością znaczącą ingerencję w wizualny odbiór historycznej struktury urbanistycznej Gdańska. Polega to na dodaniu nowego elementu przestrzennego, który będzie widoczny w istniejących i pewien sposób zakodowanych wizualnie kadrach widokowych. Będzie też ingerował w istniejący odbiór panoramy wybranego fragmentu miasta.

Zasięg oddziaływania można podzielić na dwie grupy:

A. bliski – czyli około 1 km z centrum w miejscu budowy kładki – mostu,

B. daleki – do miejsca lokalizacji widocznych w panoramie obiektów, m.in. Ratusza Głównomiejskiego, kościoła NMP a nawet kościoła Św. Trójcy.

Oznacza to zatem, że **niektóre obiekty** (zabytkowe, historyczne oraz współczesne) położone między inwestycją a wymienionymi wyżej obiektami historycznymi (Ratusz i kościół NMP), **będą postrzegane wspólnie** z planowaną inwestycją.

Zgodnie ze zjawiskiem tak zwanego „zapadania się panoramy”, w widoku odległym widzimy obiekty i ich elementy – głównie dominanty wysokościowe – wyraźnie i jako górujące nad otoczeniem. Innymi słowy, im dalej lokalizowany jest obiekt „przeszkadzający” w odbiorze panoramy (przesłaniający widok na panoramę), tym mniej w nią ingeruje.



il. 21. Ilustracja zjawiska „obniżania” się panoramy w zależności od dystansu obserwacji.

Lokalizacja kładki będzie znacząco wpływać na ekspozycję historycznej panoramy Głównego Miasta z toru wodnego Motławy. Zdecydowaną przesłoną obserwowanej panoramy z poziomu człowieka spacerującego nabrzeżem Motławy może być pojawienie się w widoku elementu technicznego styku kładki z nabrzeżem. Wskazana lokalizacja stwarza jednak możliwość na niekolizyjne „umocowanie” zakończenia kładki od strony stałego lądu, czyli u wylotu danej uliczki *Kohlen Thor*, terenu niezabudowanego i będącego **tradycyjnie** ciągiem komunikacyjnym. Od strony Wyspy Ołowianka – jak już wspomniano – zakończenie kładki może być kształtowane pod względem technicznym dowolnie, z zastrzeżeniem nieingerencji w widok na obiekt Filharmonii.

VI. Wnioski

- **Projektant kładki musi umieścić ją w paśmie widoku o minimalnym wpływie na panoramę Głównego Miasta jak wskazano na ilustracji 20.**
- **Ostateczny efekt wizualny a także pozytywna lub negatywna konkurencyjność z historyczną panoramą Gdańska pod względem formy – zależy od formy architektonicznej projektowanej kładki.**

dr inż. arch. Bogna Lipińska

Wytyczne do sporządzenia dokumentacji projektowej – projektów budowlanych i wykonawczych

1.0 Uwagi ogólne.

- 1.1 Wykonanie matrycy mapy do celów projektowych rzeki i obszarów przyległych należy do obowiązków Wykonawcy. W ramach zamówienia należy wykonać pomiary głębokości rzeki Motławy w przekrojach poprzecznych.
- 1.2 W ramach zamówienia należy sporządzić inwentaryzację stanu istniejącego nabrzeży wraz z oceną stanu technicznego w rejonie projektowanej kładki. Wyniki inwentaryzacji należy przedstawić na planie sytuacyjnym i stosownych wykazach.
- 1.3 Sporządzić inwentaryzację istniejącego zagospodarowania terenu. Określić zakresy elementów podlegających rozbiórce i ilości poszczególnych materiałów. Dokonać oceny stanu istniejących materiałów z rozbiórki pod kątem wykorzystania ich do ponownego wbudowania (np. oporniki lub krawężniki kamienne, prefabrykaty betonowe, materiały nawierzchniowe, elementy ogrodzeń, itp.).
- 1.4 Projekt musi posiadać schematy tyczenia w nawiązaniu do państwowej osnowy geodezyjnej, umożliwiające stosowanie nowoczesnych metod tyczenia.
- 1.5 Wykonawca dokumentacji musi pozyskać wszelkie niezbędne warunki techniczne i materiały wyjściowe umożliwiające prawidłową i zgodną ze sztuką inżynierską realizację przedmiotu zamówienia łącznie z uzyskaniem tytułu prawnego do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane zgodnie z założonym zakresem.

2.0 Projekt mostowy.

- 2.1 Rozwiązania muszą być zgodne z 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. z 2000 r. Nr 63 poz. 735 ze zm.).
- 2.2 Klasa obiektu: Kładka przeznaczona dla tłumu pieszych z możliwością przejazdu i postoju pojazdów serwisowych.
- 2.3 W ramach zamówienia należy wykonać niezbędne badania geotechniczne sporządzone zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. Nr 126/98 poz. 839). Dokumentację z wykonanych badań należy przekazać Zamawiającemu w formie oddzielnego opracowania.
- 2.4 Parametry i rzędne dotyczące światła poziomego i pionowego konstrukcji mostu muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami. Rozwiązanie we wstępnej fazie projektowej należy na roboczo uzgodnić z Urzędem Morskim w Gdyni oraz Zarządem Dróg i Zieleni w Gdańsku.
- 2.5 Zaprojektować roгатki, sygnalizację świetlną, dźwiękową oraz system monitoringu związany ze zwodzeniem mostu i jego sterowaniem.
- 2.6 Szczegóły rozwiązań mostowych oraz umieszczenia urządzeń obcych na moście należy na roboczo uzgadniać z Działem Utrzymania Obiektów Inżynierskich ZDiZ.

3.0 Projekt budynku technicznego do obsługi mostu (sterownia).

- 3.1 Należy wykonać wielobranżową dokumentację projektową budynku technicznego dla obsługi mostu zwodzonego wraz z kabiną sterowniczą i pomieszczeniami techniczno-gospodarczymi.
- 3.2 Pomieszczenie gospodarcze powinno być wyposażone w pomieszczenie socjalne dla pracowników oraz wc z umywalką.
- 3.3 Obiekt powinien być tak usytuowany, aby osoby przebywające w budynku mogły mieć nieustanny wgląd na most i jego otoczenia wraz z częścią nabrzeża.
- 3.4 Do obsługi mostu przewiduje się zatrudnienie 5 osób (4 operatorów + 1 elektryk) pracujących na zmianę.
- 3.5 Sterownia powinna być wyposażona między innymi w: pulpit sterowniczy zwodzenia mostu, monitoring, sygnalizację świetlną i akustyczną, mechanizm zamykania przejść.

4.0 Projekt mechanizmu zwodzenia mostu.

- 4.1 Założyć, że sterowanie zwodzenia mostu będzie wykonywane przez przeszkolonych operatorów ze stanowiska sterowniczego.
- 4.2 Stanowisko sterownicze należy zaprojektować w odpowiedniej kabinie usytuowanej możliwie blisko mechanizmów zwodzenia mostu, tak aby była zachowana dobra widoczność na zwodzenie mostu, dojazdy do przeseł zwodzonych oraz na tor wodny.
- 4.3 Opracować ramową instrukcję eksploatacji i obsługi mechanizmów przeseł zwodzonych mostu.

5.0 Projekt obciążenia pali fundamentowych i próbnego obciążenia mostu.

- 5.1 Należy opracować projekt próbnego obciążenia pali, na podstawie którego będą wykonane próbne obciążenia.
- 5.2 W ramach niniejszego zamówienia należy sporządzić wytyczne do próbnego obciążenia mostu. Opracowanie to będzie podstawą do sporządzenia projektu próbnego obciążenia mostu przez jednostkę do tego upoważnioną na odrębne zlecenie udzielone w stosownym czasie przez Zamawiającego.

6.0 Projekt regulacji toru wodnego.

- 6.1 W ramach zamówienia, jeśli wystąpi taka potrzeba, należy sporządzić projekt regulacji istniejącego toru wodnego. Parametry żeglugowe należy przyjąć zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 6.2 Rozwiązania projektowe regulacji toru wodnego należy uzgodnić z Urzędem Morskim w Gdyni.
- 6.3 Zaproponować miejsce odkładu urobku z ewentualnego bagrowania koryta rzeki (lokalizacja, powierzchnia w celu przeprowadzenia badań archeologicznych, odsączania wody itp.) oraz składowiska stałego w powiązaniu z utylizacją.
- 6.4 Należy zaprojektować oznakowanie toru wodnego w rejonie mostu.

7.0 Projekt drogowy.

- 7.1 Rozwiązania muszą być zgodne 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 (t.j. Dz.U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 ze zm.).
- 7.2 Konstrukcje nawierzchni na chodnikach i dojazdach winny być dostosowane do wjazdu i postoju pojazdów komunalnych (serwisowych). Zaleca się stosowanie materiałów kamiennych.

- 7.3 W opracowaniu uwzględnić rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo ruchu użytkowników oraz kompleksowo uwzględnić rozwiązanie problemów związanych z poruszaniem się osób niepełnosprawnych.
- 7.4 Projektowane konstrukcje drogowe muszą być oparte na badaniach geotechnicznych podłoża gruntowego. Dokumentację z wykonanych badań należy przekazać zamawiającemu w formie oddzielnego opracowania.
- 7.5 W projekcie stosować pochylenia podłużne i poprzeczne nawierzchni zapewniające sprawny spływ wód opadowych i wykluczające gromadzenie się wody bez odpływu. Minimalne pochylenie podłużne niwelety winno wynosić min. 0,5 %.
- 7.6 W dokumentacji projektowej i przedmiarach należy uwzględnić kompleksowe przywrócenie stanu pierwotnego nawierzchni i terenów na których przewiduje się wykonanie robót przezbrojeniowych a nieobjętych przebudową głównego zakresu zadania.
- 7.7 Rozwiązania projektowe należy uzgodnić na roboczo z Komisją ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu.

8.0 Odwodnienie.

- 8.1 Zaprojektować prawidłowe odwodnienie nawierzchni jezdni, chodników oraz korpusu drogowego. Zapobiegać zalewaniu wodami spływającymi na obszary przyległe do kładki.
- 8.2 W opracowaniu uwzględnić rozwiązania sprawne, zapewniające prawidłowe odwodnienie nawierzchni, gwarantujące wieloletnią eksploatację, wykluczające gromadzenie się wody bez odpływu.
- 8.3 W dokumentacji projektowej przewidzieć wymianę części naziemnych istniejącego uzbrojenia podziemnego. W przypadku wystąpienia takiej potrzeby, w opracowaniu należy uwzględnić remonty istniejących studni, regulację wysokościową urządzeń lub ewentualne usunięcie kolizji z urządzeniami podziemnymi wod.-kan. Wszystkie przebudowy istniejących sieci oraz regulacje studni zaprojektować zgodnie z warunkami technicznymi gestora sieci.
- 8.4 Zaleca się wymianę istniejących pokryw włazów studni rewizyjnych kanalizacji deszczowej na pokrywy nowe, oznakowane zgodnie z zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdańska nr 744/06 z dnia 10 lipca 2006 r. Wykonawca otrzyma ustalony wzór pokrywy po zawarciu umowy.
- 8.5 Części żeliwne w studniach rewizyjnych i wpustach ulicznych wyposażać w zabezpieczenia przed kradzieżą. Włazy do studni zaprojektować z wkładkami elastomerowymi. Wpusty i studnie muszą być wyposażone w pierścienie odciążające.
- 8.6 Przed ostatecznym odprowadzeniem wód do odbiorników planuje się zastosowanie odpowiednio dobranych (w zależności od wielkości zlewni) urządzeń podczyszczających w postaci np. piaskowników, separatorów. Należy zaprojektować eksploatacyjne dojazdy do elementów podczyszczających.

9.0 Branża elektryczna.

- 9.1 Zaprojektować budowę oświetlenia obiektu i terenu zgodnie z warunkami, które na wniosek Wykonawcy zostaną wydane przez ZDiZ po zatwierdzeniu koncepcji budowy kładki.
- 9.2 Uzyskanie od gestora sieci energetycznej (Energia) warunków zasilania energetycznego oraz przebudowy sieci należy do obowiązków Wykonawcy.
- 9.3 W trakcie projektowania, opracowane projekty podlegają uzgodnieniom roboczym z Działem Energetycznym ZDiZ dwa razy; pierwsze na etapie ustalania tras przebiegu

projektowania kabli i lokalizacji urządzeń i drugie – po zakończeniu opracowania i uzgodnieniach projektu.

- 9.4 Podobnie dwukrotnemu uzgodnieniu podlegają projekty dotyczące zasilania energetycznego z odpowiednimi służbami Energa-Operator.
- 9.5 Należy szczegółowo rozwiązać zasilanie w energię elektryczną konstrukcji mostowej, w szczególności mechanizmu zwodzenia mostu.
- 9.6 Zasilanie awaryjne należy zaprojektować typu UPS z falownikiem dla otwarcia i zamknięcia zwodzonej części kładki.

10.0 Monitoring wizyjny.

- 10.1 Zaprojektować monitoring wizyjny dla mostu zwodzonego a także dla dojazdów do mostu w zakresie budowy kabli oraz usytuowania kamer zgodnie z warunkami, które na wniosek Wykonawcy zostaną wydane przez Urząd Miejski w Gdańsku Wydział Zarządzenia Kryzysowego i Ochrony Ludności po zatwierdzeniu koncepcji.
- 10.2 Celem monitoringu jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego w trakcie zwodzenia mostu oraz bezpieczeństwa publicznego w tym obszarze.
- 10.3 W ramach zamówienia należy zaprojektować stanowisko do obsługi monitoringu w kabinie sterowniczej.

11.0 Zieleń.

- 11.1 Należy opracować inwentaryzację zieleni z oceną stanu zdrowotnego dla drzew i krzewów oraz określeniem okazów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem.
- 11.2 Projekt gospodarki drzewostanem należy uzgodnić z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Gdańsku oraz Działem Utrzymania Zieleni ZDiZ.
- 11.3 Wykonać wycenę wartości drzew i krzewów podlegających projektowanemu usunięciu.
- 11.4 Należy opracować projekt urządzenia zieleni w obszarze terenu objętego opracowaniem i projekt odtworzenia zieleni po robotach przezbrojeniowych prowadzonych poza obszarem objętym inwestycją.
- 11.5 Nasadzenia należy dostosować do istniejącego i projektowanego uzbrojenia podziemnego. Przewidzieć nasadzenia charakteryzujące się dobrym dostosowaniem do warunków lokalnych, niewymagające kosztownej pielęgnacji. Zakres proj. nasadzeń oraz ich rodzaje należy uzgodnić na roboczo z ZDiZ przed ostatecznym opracowaniem projektu.

12.0 Mała architektura.

- 12.1 Zakres projektowanych elementów i ich rodzaje należy uzgodnić na roboczo z Działem Utrzymania Zieleni ZDiZ, przed ostatecznym opracowaniem projektu.

13.0 Specyfikacje techniczne.

- 13.1 Należy opracować specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót dla wszystkich branż zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. z 2004 r. nr 202 poz. 2072 ze zm).
- 13.2 Celem specyfikacji jest jednoznaczne określenie przedmiotu robót objętych dokumentacją projektową i jej konkretnymi rozwiązaniami pod kątem wymagań jakościowych, materiałowych, sprzętu i maszyn niezbędnych lub zalecanych do

wykonania robót, warunków i kolejności technologicznej wykonywania robót, obmiarów robót i płatności za roboty.

14.0 Przedmiary robót.

- 14.1 Przedmiar robót winien stanowić opis robót w kolejności technologicznej ich wykonania wraz z ich szczegółowym opisem lub wskazaniem podstaw ustalających szczegółowy opis oraz wskazaniem właściwych specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych, z wyliczeniem i zestawieniem ilości przedmiarowych robót podstawowych.
- 14.2 Ilości jednostek miary podane w przedmiarze powinny być wyliczone na podstawie rysunków w dokumentacji projektowej, wyłącznie w sposób zgodny z zasadami podanymi w specyfikacjach budowlanych.
- 14.3 Przedmiary robót należy opracować odrębnie dla poszczególnych obiektów, branż i rodzajów robót.
- 14.4 Na podstawie przedmiaru robót sporządzany jest kosztorys inwestorski i kosztorys ofertowy wykonawcy.

15.0 Kosztorysy inwestorskie.

Należy wykonać kosztorysy inwestorskie z podziałem dla każdego obiektu i branży oraz zbiorcze zestawienie kosztów, opracowane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz.U. z 2004 r. Nr 130 poz. 1389)

16.0 Operat do załatwienia spraw formalno-prawnych.

- 16.1 Plan zagospodarowania terenu zawierający (kolorowe) istniejące granice własności działek oraz linie rozgraniczające.
- 16.2 Wypisy i mapy ewidencji gruntów.
- 16.3 Wykaz działek na których będą realizowane projektowane roboty.
- 16.4 Wykaz działek zajmowanych przez pas drogowy.
- 16.5 Wykaz obiektów kubaturowych podlegających rozbiórce.
- 16.6 Wykaz działek oraz wykaz nazwisk (nazw) właścicieli z adresami – sąsiadujących z miejscem prowadzenia robót.

17.0 Plansza zbiorcza.

- 17.1 Należy sporządzić kolorową planszę zbiorczą, jako oddzielny składnik dokumentacji projektowej, który jest niezbędny dla służb inwestorskich i wykonawców robót, przy przygotowaniu, koordynacji i realizacji robót.
- 17.2 Ponadto planszę zbiorczą należy załączyć do każdego egzemplarza projektu zagospodarowania terenu oraz projektów budowlanych wszystkich branż.
- 17.3 Kolorowa plansza zbiorcza musi zawierać stan istniejący i stan projektowany zagospodarowania terenu oraz wszystkie urządzenia naziemne i podziemne sieci.

18.0 Operaty wodnoprawne.

W ramach zamówienia należy sporządzić operaty wodnoprawne, których celem jest uzyskanie wymaganych pozwoleń wodnoprawnych wg ustawy Prawo wodne, dotyczących budowy mostu i odprowadzenia oczyszczonych wód opadowych z terenu

projektowanego mostu, z projektowanych dojazdów do mostu, a także dotyczących toru wodnego Motławy.

19.0 Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.

W ramach niniejszego zamówienia należy przygotować wszystkie niezbędne materiały do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

20.0 Inne zagadnienia projektowe.

Należy się liczyć z możliwością ujawnienia problemów i kolizji w trakcie opracowania dokumentacji projektowej, których rozwiązanie winno nastąpić w ramach przedmiotu zamówienia.

21.0 Wytuczne do badań archeologicznych

W ramach niniejszego zamówienia należy rozpoznać uwarunkowania archeologiczne i wskazać w przypadku konieczności wykonania badań archeologicznych ich zakres.

22.0 Dokumentację projektową w wersji papierowej należy przekazać zamawiającemu w następujących ilościach egzemplarzy:

- | | |
|---|-----------------|
| ▪ Projekty budowlane | – 9 egzemplarzy |
| ▪ Projekty wykonawcze | – 9 egzemplarzy |
| ▪ Kolorowa plansza zbiorcza | – 9 egzemplarzy |
| ▪ Przedmiary robót | – 4 egzemplarze |
| ▪ Kosztorysy inwestorskie | – 4 egzemplarze |
| ▪ Pozostałe załączniki projektów budowlanych i wykonawczych (np. badania, inwentaryzacje, itp.) | – 4 egzemplarze |

23.0 Ponadto Zamawiającemu należy przekazać:

- Wersje elektroniczną projektów zapisaną na płycie CD: przedmiary robót (EXCEL, PDF oraz w programie kosztorysującym), kosztorysy inwestorskie (EXCEL, PDF oraz program kosztorysowy) – 3 szt.
- Oddzielnie wersję elektroniczną projektów zapisaną na płycie CD: specyfikacje techniczne, opisy techniczne (WORD, PDF), projekty wszystkich branż (rysunki) – format DWG, PDF, plansze zbiorcze (format DWG, PDF) – 3 szt.

24.0 Projekty budowlane i wykonawcze powinny spełniać w szczególności wymagania:

- 24.1 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.).
- 24.2 Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. 2005 r. Nr 239 poz. 2029 ze zm.)
- 24.3 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (t.j. Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.).
- 24.4 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2010 r. Nr 113 poz. 759 ze zm.).

W związku z powyższym, dokumentacja projektowa winna uwzględniać przepisy wynikające z ustawy Pzp - w tym zakresie opisu przedmiotu zamówienia, którego wynika zakaz określenia przedmiotu i warunków zamówienia w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję, np. poprzez wskazanie znaków towarowych, patentów lub w inny sposób wskazujący pochodzenie urządzeń, materiałów, itd. wchodzących w skład przedmiotu zamówienia – na roboty budowlane, obiekty budowlane.

- 24.5 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2009 r. Nr 151 poz. 1220 ze zm.).
- 24.6 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2008 r. Poz. 199 nr 1227 ze zm.).
- 24.7 Ustawy z dnia 13 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003 r. Nr 162 poz. 1568 ze zm.).
- 24.8 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz.U. z 1995 r. Nr 25 poz. 133).
- 24.9 Rozporządzenia 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. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 ze zm.).
- 24.10 Rozporządzenia 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. z 2000 r. Nr 63 poz. 735 ze zm.).
- 24.11 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2002 r. Nr 75 poz. 690 ze zm.).
- 24.12 Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002 r. Nr 170 poz. 1393 ze zm.).
- 24.13 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. z 2003 r. Nr 120 poz. 1126).
- 24.14 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz.U. z 2004 r. Nr 130 poz. 1389 ze zm.).
- 24.15 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. z 2004 r. nr 202 poz. 2072 ze zm).
- 24.16 Rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 ze zm.).
- 24.17 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2010 r. Nr 213, poz.1397).
- 24.18 Wykonawca winien na bieżąco uwzględniać w opracowaniach projektowych zmiany w przepisach i zasadach wiedzy technicznej. Dokumentacja projektowa objęta zamówieniem powinna być zgodna z przepisami i zasadami wiedzy technicznej obowiązującymi na dzień przekazania dokumentacji.
- 24.19 Dokumentacja projektowa będzie stanowić podstawę do załatwienia spraw terenowo-prawnych, uzyskania pozwolenia na budowę, do ogłoszenia przetargu na realizację zadania i rozliczenia wykonanych robót. W związku z powyższym, przedmiary robót muszą zawierać wszystkie rozwiązania techniczne, rodzaje robót i ich ilości, wynikające z dokumentacji. Zamawiający zwraca szczególną uwagę na problem zgodności przedmiarów robót z przyjętymi rozwiązaniami technicznymi. Biuro projektów winno dołożyć szczególnej staranności w zapewnieniu ww. zgodności w celu uniknięcia

wzrostu kosztów robót w trakcie realizacji a wynikające z błędów dokumentacji technicznej.

- 24.20 Zamawiający oczekuje określenia w projektach sposobów rozwiązań wszelkich zagadnień związanych z przedsięwzięciem. Opracowania muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami, wymaganiami technicznymi i zasadami wiedzy technicznej, które pozwolą na fizyczne wykonanie zadania w sposób nadający się do eksploatacji bez wad.

25.0 Przedmiot zamówienia winien być opracowany kompleksowo, zawierać wszystkie elementy niezbędne do sprawnego przygotowania zadania, oferty przetargowej i realizacji robót:

- 25.1 Należy sporządzić:
- Projekty branżowe: mostowy, drogowy, oświetlenie, odwodnienie, mechanizmy zwodzenia mostów, elektryczny, inwentaryzacja zieleni, mała architektura oraz inne projekty branżowe związane z usunięciem kolizji lub remontem urządzeń będących w złym stanie technicznym. Wymagania gestorów sieci uzbrojenia podziemnego, wykraczające poza zakresy wynikające z kolizji uzbrojenia z budową mostu, muszą być uzgodnione z Zamawiającym przed rozpoczęciem projektowania.
 - Informację dotyczącą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.
 - Dokumentację badań geologiczno-geotechnicznych podłoża gruntowego dla obiektów mostowych, drogowych i zagospodarowania terenu.
 - Inwentaryzację stanu istniejącego zagospodarowania i wykazy materiałów przeznaczonych do rozbiórki i ponownego wykorzystania.
- 25.2 Na okładce projektu budowlanego zamieścić listę działek, na których projektuje się realizację robót (mostowych, drogowych i branżowych).
- 25.3 Projekty budowlane oraz wykonawcze winny być oprawione w teczki o okładkach sztywnych. Wyklucza się oprawy grzebieniowe. Odbitki planów sytuacyjnych muszą być wykonane na papierze światłoczułym lub w postaci wyplotu komputerowego. Jeden egzemplarz projektu budowlanego należy wykonać w formie luźnej (brak zszywania).
- 25.4 W ramach wynagrodzenia umownego wykonawca musi przekazać Zamawiającemu wersje elektroniczne dokumentacji projektowej, zgodnie z wyżej podanymi wymogami.
- 25.5 Opracowania projektowe z każdej branży muszą zawierać wszystkie uzgodnienia (jak w projekcie budowlanym). Wszystkie załączniki opracowań, stanowiące kopie dokumentów, muszą posiadać klauzurę „Za zgodność z oryginałem”.
- 25.6 Jednostka projektowa w trakcie realizacji przedmiotu umowy jest zobowiązana wykonać opracowania projektowe niewymienione w specyfikacji a związane z wymaganiami jednostek opiniujących, niewykraczające jednak poza przedmiot umowy i warunki niniejszej specyfikacji.
- 25.7 Po zawarciu umowy roszczenia biura projektów w zakresie zmiany ceny opracowania z tytułu konieczności wykonania opracowań, wynikłej w czasie sporządzania dokumentacji projektowej, nie będą uwzględniane.

26.0 Obowiązki wykonawcy.

- 26.1 Zmiany kadrowe w zespole projektowym mogą odbyć się tylko z ważnych przyczyn za zgodą Zamawiającego.
- 26.2 Biuro projektów przenosi na rzecz Zamawiającego wszelkie majątkowe prawa autorskie.
- 26.3 Matrycę mapy do celów projektowych wykonawca pozyskuje własnym staraniem w ramach wynagrodzenia umownego.

- 26.4 Do obowiązków biura projektów należy uzyskanie wymaganych warunków technicznych i uzgodnień od gestorów sieci uzbrojenia podziemnego własnym staraniem i na własny koszt. Wymagania gestorów sieci uzbrojenia podziemnego, zgłoszone do uwzględnienia w dokumentacji technicznej a wykraczające poza zakresy wynikające z kolizji uzbrojenia z układem projektowanym, muszą być uzgodnione z zamawiającym przed rozpoczęciem projektowania.
- 26.5 Do obowiązków biura projektów – w ramach wartości umownej – należy uzyskanie badań geotechnicznych podłoża gruntowego, niezbędnych dla właściwego zaprojektowania zabudowy i zagospodarowania terenu (most, drogi, sieci, itd.).
- 26.6 W terminie do 8 tygodni od daty podpisania umowy Wykonawca zobowiązany jest do zorganizowania I-wszej roboczej Rady Technicznej, na której zostanie przedstawiona propozycja rozwiązań projektowych będących przedmiotem zamówienia. Kolejne Rady Techniczne należy zwoływać wg potrzeb.
- 26.7 Na etapie wstępnym opracowania projekty mostowy, drogowy, oświetlenia i zieleni – części technologiczne należy uzgodnić z odpowiednimi działami ZDiZ. Na bieżąco będą uzgadniane inne problemy występujące w trakcie projektowania.
- 26.8 Dokumentacja musi być formalnie uzgodniona, między innymi z następującymi instytucjami, stosownie do kompetencji:
- a) Urząd Miejski w Gdańsku
Wydział Urbanistyki, Architektury i Ochrony Zabytków
 - b) Urząd Morski w Gdyni
ul. Chrzanowskiego 10, 81-338 Gdynia
 - c) Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków
Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Gdańsku
ul. Kotwiczników 20, 80-881 Gdańsk
 - d) Telekomunikacja Polska S.A. Pion Sieci Obszar w Gdańsku
ul. Czarny Dwór 25, 80-376 Gdańsk
 - e) ENERGA-Operator Oddział w Gdańsku
ul. Marynarki Polskiej 130, 80-557 Gdańsk
 - f) „Energa” Zakład Dystrybucji Gdańsk
ul. Towarowa 38, 80-218 Gdańsk
 - g) „Energa” Oświetlenie Sp. z o.o.
ul. Grottgera 7, 81-809 Sopot
 - h) Gdańska Infrastruktura Wodociągowo - Kanalizacyjna Sp. z o.o.
ul. Kartuska 201, 80-122 Gdańsk
 - i) Urząd Miejski w Gdańsku
Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej
 - j) Gdańskie Melioracje Sp. z o.o.
ul. Łąkowa 35/38, 80-743 Gdańsk
 - k) Pomorska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o.
ul. Wałowa 41/43, 80-858 Gdańsk
 - l) Gdańskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej
ul. Biała 1 B, 80-435 Gdańsk
 - m) Centrum Wsparcia Teleinformatycznego i Dowództwa Marynarki Wojennej
ul. Sobieskiego 277, 84-200 Wejherowo
 - n) UPC Polska Sp. z o.o.
ul. Czyżewskiego 40, 80-336 Gdańsk
 - o) „Netia Telekom Telmedia S.A.”
ul. Batorego 28-32, 81-366 Gdynia

- p) Gdański Zarząd Nieruchomości Komunalnych
ul. Partyzantów 74, 80-254 Gdańsk

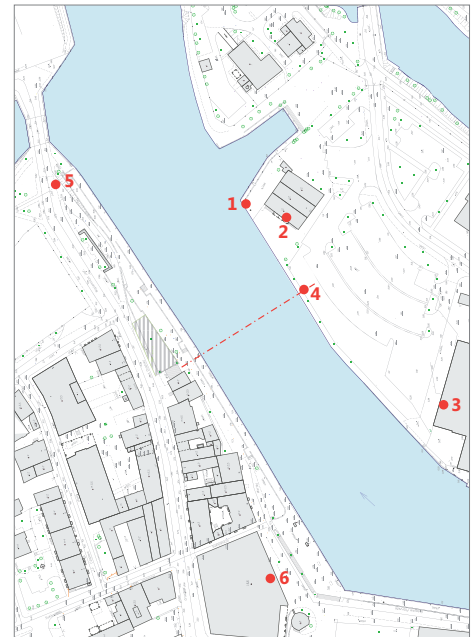
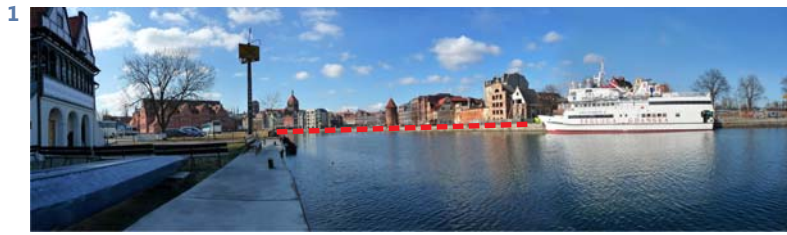
W razie potrzeby Wykonawca zobowiązany jest uzyskać uzgodnienia z innymi zarządcami i gestorami sieci.

- 26.9 Przed zakończeniem opracowania biuro projektów będzie zobowiązane do zorganizowania Rady Technicznej celem zapoznania z ostatecznymi rozwiązaniami projektowymi zamawiającego i przedstawicieli ww. instytucji.
- 26.10 Po zakończeniu opracowania dokumentacji projektowej biuro projektów jest zobowiązane:
- Przedłożyć oświadczenie o kompletności dokumentacji i zgodności przedmiarów robót z rozwiązaniami technicznymi.
 - Pełnić nadzór autorski. Brać udział w naradach dotyczących przygotowania i realizacji zadania.
 - Wykonać dodatkowe egzemplarze dokumentacji lub jej elementów na zlecenie zamawiającego.

Materiały fotograficzne



Ujęcia panoramiczne obejmujące rejon projektowanej kładki



Ilustracja ruchu na rzece Motławie podczas imprez żeglarskich
(na fotografiach zlot BalticSail 2011)

