

## **Zawartość opracowania**

|   |   |
|---|---|
| I. OPIS TECHNICZNY .....                    | 2 |
| 1. Cel opracowania .....                    | 2 |
| 2. Przedmiot i zakres opracowania .....     | 2 |
| 3. Materiały wyjściowe.....                 | 2 |
| 4. Stan istniejący.....                     | 3 |
| 5. Stan projektowany .....                  | 5 |
| 5.1. Konstrukcja przejazdu .....            | 5 |
| 5.2. Konstrukcja nawierzchni drogowej ..... | 5 |
| 5.3. Odwodnienie .....                      | 5 |
| 5.4. Bezpieczeństwo ruchu.....              | 5 |
| 6. Kolejność wykonywania robót .....        | 5 |
| 7. Uwagi końcowe .....                      | 6 |
| 8. Rysunki.....                             | 6 |
| 9. Załączniki .....                         | 6 |

# I. OPIS TECHNICZNY

## 1. Cel opracowania

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie szczegółowych rozwiązań remontowanego przejazdu kolejowo - drogowego, zlokalizowanego w km 54+298 linii kolejowej nr 229.

## 2. Przedmiot i zakres opracowania

Niniejszy projekt jest częścią wielobranżowej dokumentacji projektowej w ramach zadania p.n. „Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa - Puzdrowo i Mojusz – Kartuzy”

Przedmiotem opracowania jest **remont nawierzchni przejazdu** kategorii D na linii nr 229 Pruszcz Gdański - Łeba w zakresie:

- - robót rozbiórkowych
- - konserwacyjnych robót torowych
- - odtworzenia nawierzchni drogowej pomostu przejazdu
- - budowy odwodnienia powierzchniowego w nawierzchni drogi.

## 3. Materiały wyjściowe

- Mapa sytuacyjno wysokościowa do celów projektowych 1:500
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 10 września 1998r. (Dz.U. Nr 151 z 15.12.1998r. z późniejszymi zmianami) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.
- Rozporządzenie MliR z dnia 20 października 2015. (Dz.U. 2015 poz. 1744) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.
- Warunki techniczne wydane przez ZLK Gdynia pismem: IZDKm-5003-152/15 z dnia 07.12.2015
- Projekty branżowe dotyczące przedmiotowej inwestycji

## 4. Stan istniejący

Przedmiotowy odcinek linii kolejowej jest obecnie nieczynny, jednak w związku z obecnym wznowieniem ruchu z Kartuz do Gdańska i Gdyni, linia ta może zostać zrewitalizowana w niedalekiej przyszłości.

Konstrukcja toru w obrębie przejazdu jest następująca: szyna S49 na podkładach przytwierdzeniem typu K. Nawierzchnia przejazdu – asfaltowa z kątownikami stalowymi do utrzymania żłobków. Droga jest o nawierzchni asfaltowej.

Szerokość korony drogi pozostaje nie zmieniona i wynosi 6.5m. Kąt skrzyżowania wynosi około 15 stopni. Linia kolejowa w obrębie przejazdów przebiega w poziomie terenu z rowem ziemnym po obu stronach. W profilu podłużnym drogi na odcinkach dojazdowych występują pochYLENIA od 0,5% do 1,5%. Umieszczenie przejazdu, szerokość korony drogi i konstrukcja nawierzchni nie ulega zmianie.



*Fot. 1. Przejazd w km 54+298 (Google streetview)*





Fot.2. Przejazd w km 57,874 (Google streetview)



Fot.2. Przejazd w km 57,874 (Google streetview)

## 5. Stan projektowany

W związku z tym, że linia jest obecnie nieczynna, oraz w związku z przewidywaną jej rewitalizacją, obecnie projektowane roboty mają charakter powierzchniowy.

### 5.1. Konstrukcja przejazdu

Nawierzchnia na przejeździe wykonana z betonu asfaltowego, ograniczona kątownikami, zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi, zostanie pozostawiona bez zmian.

### 5.2. Konstrukcja nawierzchni drogowej

Przed wykonaniem warstw konstrukcyjnych nawierzchni drogowej dochodzących do zewnętrznych krawędzi główek szyn, zostanie zdjęta istniejąca nawierzchnia drogowa oraz oprofilowana istniejąca przyzma tłucznia znajdująca się pod drogą. Na oprofilowanej przyźmie tłucznia należy ułożyć geowłókninę separacyjną 250g/m<sup>2</sup>. Warstwy konstrukcyjne nawierzchni drogowej zostaną dociągnięte aż do styku z nawierzchnią toru. Przed asfaltowaniem, złączki torowe należy osłonić folią aluminiową. Szynę należy oczyścić i zagruntować materiałem wchodzącym w skład systemu uszczelnienia bitumicznego (np. Icosit FM HT) oraz umieścić przy główce wkładkę dystansową o grubości nie większej niż 10mm i szerokości 40mm. Po asfaltowaniu wkładkę wyjąć i powstałą szczelinę wypełnić masą uszczelniającą.

Nawierzchnia drogowa od strony pobocza zostanie ograniczona opornikami betonowymi 12x25cm dochodzącymi do czoł podkładów. Oporniki należy równomiernie obniżyć do wysokości główek szyn na długości 3m tak by nie kolidowały ze skrajnią budowli toru.

### 5.3. Odwodnienie

Odwodnienie podtorza zostanie poprawione przez profilowanie podsypki i ław torowiska w odległości 3m od przejazdu.

Na przejeździe, od strony napływającej wody z powierzchni drogi przewidziano zastosowanie korytka odwodnienia powierzchniowego, krytego demontowalnym rusztem żeliwnym klasy D400.

### 5.4. Bezpieczeństwo ruchu

W związku z przebudową drogi, nie przewiduje się zmiany sposobu zabezpieczenia przejazdów ponieważ linia kolejowa jest obecnie nie czynna. Oznakowanie przejazdu stanowią znaki „krzyż św. Andrzeja” oraz pachołki betonowe ustawione na krawędzi pobocza w odległości 3m jeden od drugiego zgodnie z rozporządzeniem MliR z dnia 20 października 2015. (Dz.U. 2015 poz. 1744). Znaki te, po zakończeniu robót należy wymienić na nowe.

## 6. Kolejność wykonywania robót

1. zdjęcie humusu z terenu robót;
2. oznakowanie objazdu i wstrzymanie ruchu na drodze;

3. usunięcie starych warstw drogowych zalegających na pryzmie tłucznia;
4. naprawa lub wymiana ewentualnych uszkodzonych elementów nawierzchni, zagrażających stateczności nowego przejazdu (odkryte złączki po zewnętrznej stronie toru);
5. oprofilowanie pryzmy podsypki i ław torowiska
6. ułożenie krawężników drogowych pamiętając o równomiernym obniżeniu krawężnika do poziomu jezdni oddzielających nawierzchnię drogową od ścieżki rowerowej i chodnika na przygotowanych ławach betonowych;
7. ułożenie geowłókniny o gramaturze 250g/m<sup>2</sup>
8. ułożenie korytek odwadniających w poprzek drogi;
9. ułożenie warstw nawierzchni asfaltowej drogowej.

## 7. Uwagi końcowe

Przed przystąpieniem do robót należy wykonać przekopy kontrolne w celu wykrycia ewentualnych sieci, które mogą nie być uwidocznione na mapie do celów projektowych. Ewentualne kable kolidujące z robotami należy ująć w dwudzielne rury ochronne.

## 8. Rysunki

- |    |                                 |               |
|----|---------------------------------|---------------|
| 1: | Plan sytuacyjny                 | w skali 1:500 |
| 2: | Przekrój poprzeczny przejazdu   | w skali 1:50  |
| 3: | Szczegół połączenia nawierzchni | bez skali     |

## 9. Załączniki

1. Warunki techniczne dla przebudowy przejazdu kolejowego wydane przez Zakład Linii Kolejowych w Gdyni.
2. Uprawnienia projektanta i sprawdzającego



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni  
Dział ds. nawierzchni, obiektów inżynierskich,  
budynków i budowli  
ul. Morska 24, 81-333 Gdynia  
tel. + 48 58 721 13 49  
fax + 48 58 721 11 20  
Barbara.Lapka@plk-sa.pl  
www.plk-sa.pl



IZDKm-5003-152/15

Gdynia, 07.12.2015 r.

**EUROPROJEKT GDAŃSK S.A.**

**ul. Nadwiślańska 55**

**80 – 680 Gdańsk**

W nawiązaniu do Państwa pisma o sygnaturze 204-EUOR/MG/170 z dnia 06.11.2015 r. dotyczącego remontu drogi wojewódzkiej nr 211 (odcinek Garcz – Reskowo) w obrębie przejazdu kategorii „D” zlokalizowanego w km 54.298 linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni wydaje niezbędne do spełnienia Warunki Techniczne dla powyższego przedsięwzięcia:

- Warunkami realizacji ww. przedsięwzięcia jest spełnienie przez Inwestora poniższych warunków:
  1. Wykonania dokumentacji projektowej na remont przejazdu kolejowo – drogowego, uzgodnionej z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni.
  2. Pokrycie wszelkich kosztów związanych z przedsięwzięciem.
- Konstrukcję pomostu przejazdu w torze na całej jego szerokości pomiędzy tokami szynowymi toru należy pozostawić bez zmian.
- Dojazdy do przejazdu na całej szerokości drogi należy wykonać z mieszanki mineralno – asfaltowej dochodzącej do bocznych (zewnętrznych) krawędzi szyn zewnętrznych.
- W obrębie przejazdu kolejowo – drogowego szerokość drogi musi pozostać niezmienną.
- Niedopuszczalna jest zmiana układu torowego – niwelety wszystkich elementów nawierzchni kolejowej (toki szynowe, podsypka tłuczniowa, podkłady) w obrębie przejazdu muszą pozostać bez zmian.

- Projekt musi zawierać niezbędne plany sytuacyjne wraz z przekrojami pokazujące zakres robót i szczegół dojścia nawierzchnią asfaltową jezdni do krawędzi zewnętrznych skrajnych szyn.
- Warunkiem rozpoczęcia prac na terenie kolejowym jest zawarcie stosownej umowy pomiędzy Inwestorem, a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni regulującej szczegółowo udostępnianie terenów kolejowych dla realizacji inwestycji oraz nadzór nad prowadzonymi robotami.
- Warunkiem rozpoczęcia użytkowania przedmiotowego przejścia po robotach remontowych jest zwołanie komisji odbiorowej oraz spisanie protokołu odbioru przedmiotowego przejazdu.

W odpowiedzi należy koniecznie powołać się na sygnaturę niniejszego pisma, a do dokumentacji projektowej bezwzględnie załączyć wydane niniejszym pismem Warunki Techniczne.

**Do wiadomości:**

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku, ul. Mostowa 11A, 80-778 Gdańsk
2. Sekcja Eksploatacji w Kościerzynie, ul. Towarowa 1, 83-400 Kościerzyna
3. IZIW wm.

Opracowała: Barbara Łapka, tel. +48 58 721 14 42



Gdańsk, dnia 17 Czerwca 2010 r.

akt 204/POM/OKK/10

## DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów /Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, ze zm./, art. 12 ust. 3, 13 ust.1 pkt 1 i 2, art. 14 ust. 1 pkt 2c ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm./, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust. 1 pkt 1, § 20 ust. 1, § 29 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./ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna  
Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa**  
stwierdza, że:

Pan **JAN ŁUKASZ SZCZĘSNY**  
magister inżynier  
urodzony dnia 17.12.1981 r. w Gdyni

uzyskał  
**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
numer ewidencyjny: POM/0004/OWKL/10

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń  
w specjalności kolejowej**

## UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od wydania decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

### Pouczenie

Niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

**Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:**



**PRZEWODNICZĄCY**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr inż. Leszek Niedostatkiewicz

**WICEPRZEWODNICZĄCY**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Zbigniew Drewnowski

**CZŁONEK**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr inż. Marek Wesolowski

zyskują:

inż. Jan Łukasz Szczesny

yg. akt 1/POM/OKK/07

Gdańsk, dnia 2 lipca 2007 r.

## DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów /Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, ze zm./, art. 12 ust. 3, **art.13 ust.1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2c** ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118/, **§ 6 pkt 1 i 2, § 11 ust. 1 pkt 1, § 20 ust. 1** 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/ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna**  
stwierdza, że:

**Pan BARTOSZ ROGOWSKI**  
magister inżynier  
urodzony dnia 22.09.1976 r w Gdyni

uzyskał  
**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
numer ewidencyjny: **POM/0002/POKL/07**

**do projektowania bez ograniczeń w specjalności**  
**kolejowej**

## UZASADNIENIE

/ związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od zasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

### Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

**Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:**



**PRZEWODNICZĄCY**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

*Ryszard Kolasa*  
**Ryszard Kolasa**

**WICEPRZEWODNICZĄCY**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

*Leszek Niedostatkiwicz*  
**Leszek Niedostatkiwicz**

**CZŁONEK**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

*Ziemowit Suligowski*  
**Ziemowit Suligowski**

trzymują:

Pan Bartosz Rogowski  
1-180 Gdańsk, ul. Dulina 3/19  
Okręgowa Rada Izby  
Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego



**Zaświadczenie**  
o numerze weryfikacyjnym:  
**POM-26R-AEZ-Y62 \***

Pan Bartosz Rogowski o numerze ewidencyjnym POM/BK/0386/07  
adres zamieszkania ul. Kazimierza Porębskiego 72/30, 80-180 Gdańsk  
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2015-09-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-09-25 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1490) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.pibb.org.pl](http://www.pibb.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-F9H-HU4-9MJ \*

Pan Jan Łukasz Szczęsny o numerze ewidencyjnym POM/BK/0280/10  
adres zamieszkania ul. Kornela Makuszyńskiego 2/9, 80-291 Gdańsk  
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2013-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2013-01-09 roku przez:

Ryszard Kolasa, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni  
Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko  
ds. Inwestycji  
ul. Morska 24, 81-333 Gdynia  
tel. + 48 58 721 11 25  
tel. kom. + 48 668 697 736  
fax + 48 58 721 11 20  
anna.salak@plk-sa.pl  
www.plk-sa.pl

**Europrojekt Gdańsk S.A.**

Nr IZIW-505-370/2015  
Dot. : uzgodnienia dokumentacji

wpl. 11. 01. 2016

Gdynia, 30.12.2015

29496-204p

**EUROPROJEKT GDAŃSK Spółka z o.o.**  
**ul. Nadwiślańska 55**  
**80-680 Gdańsk**

Na podstawie Ustawy o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. //Dz.U. Nr 16 z 2007r. poz. 94/ i Ustawy o Komercjalizacji, Restrukturyzacji i Prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. 2000.84.948 z 08.06.2000r.) - art. 15 ust. 4 PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, jako Zarząd Kolei uzgadnia projekt wykonawczy pn:

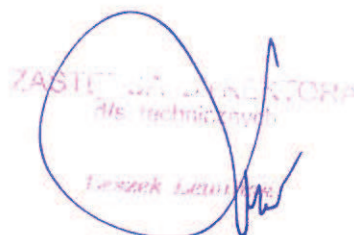
**Remont przejazdu kolejowego kat. D na działce nr 127 obręb Cieszenie, w km 54,298 linii kolejowej Nr 229 Pruszcz Gdański - Łeba w ramach zadania pn. „Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa - Puzdrowo i Mojusz - Kartuzy”.**

Projekt opieczetowano pieczęcią nagłówkową PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Gdyni

1. Warunkiem rozpoczęcia prac na terenie kolejowym przewidywanych w projekcie jest zawarcie stosownej umowy pomiędzy inwestorem, a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni regulującej szczegółowo udostępnienie terenów kolejowych na czas realizacji tej inwestycji oraz nadzór nad prowadzonymi robotami.
2. Prace związane z prowadzeniem robót należy wykonywać pod nadzorem pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni.
3. Wykonawca robót pisemnie, z wyprzedzeniem siedmiodniowym, poinformuje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni o planowanym terminie rozpoczęcia robót celem przekazania placu budowy.
4. Na przeprowadzenie istotnych zmian niezgodnych z niniejszym projektem, rozszerzenie lub uzupełnienie projektowanych urządzeń i budowli wymagana jest dodatkowa zgoda PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni.
5. W razie uzasadnionej konieczności usunięcia względnie przebudowy niezainwestowanych kabli i innych urządzeń podziemnych w związku z rozszerzeniem urządzeń kolejowych lub w związku z zachowaniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego użytkownik obowiązany jest usunąć względnie przebudować w/w urządzenia we własnym zakresie i na własny koszt.
6. Uruchomienie urządzeń przewidzianych niniejszym projektem może nastąpić po komisyjnym i protokolarnym odbiorze przedstawicieli PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz usunięciu ewentualnych usterek, stwierdzonych przy ostatecznym odbiorze robót.



7. Konserwacje, naprawy i remonty urządzeń na terenie kolejowym, mogą być dokonane po uprzednim zgłoszeniu robót i uzgodnieniu z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni.
8. Użytkownikowi obiektu nie przysługuje żadne prawo do odszkodowania, jeśli ewentualnie zostanie on uszkodzony przy normalnej eksploatacji, remoncie linii kolejowej.
9. Wykonawca robót podczas budowy, a użytkownik – inwestor po przejęciu obiektu odpowiada za wypadki i szkody jakie z budową i dalszą eksploatacją mogłoby powstać dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., bądź osób trzecich, korzystających z usług PKP PLK S.A. Ponadto wykonawca odpowiada za ewentualne uszkodzenia urządzeń podziemnych jak: kable, rurociągi itp.
10. Po zakończeniu prac i przed odbiorem ostatecznym wykonawca robót zobowiązany jest do sporządzenia dokumentacji geodezyjnej powykonawczej zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 21 lutego 1995 r. § 17-21 oraz przekazania zaktualizowanych map w formie papierowej i na nośniku informatycznym do PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni oraz PKP Polskie Linie Kolejowe SA Centrala Biura Nieruchomości i Geodezji Kolejowej w Warszawie.
11. Niniejsze uzgodnienie nie upoważnia do dysponowania gruntem na cele budowlane. Jednostką kompetentną do wydania prawa dysponowania gruntem kolejowym na cele budowlane jest PKP S.A Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku jako użytkownik wieczysty działek kolejowych.
12. Projekt należy uzgodnić z:
  - PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku
  - PKP Energetyka Kolejowa sp. z o.o.
  - TK TELEKOM Spółka z o.o. Pion Operatorski w Gdańsku
14. Do robót należy przystąpić w ciągu 3 lat od daty wydania niniejszej zgody, w przeciwnym wypadku zgoda traci ważność.



ZASTĘPCA DOKŁADNICZKA  
dla technicznych  
Tomasz Łęka

Opracował/a:  
Anna Sałak  
tel. +48 58 721 11 25