

GMINA CEDRY WIELKIE
Błotnik - rozbudowa portu jachtowego

1.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

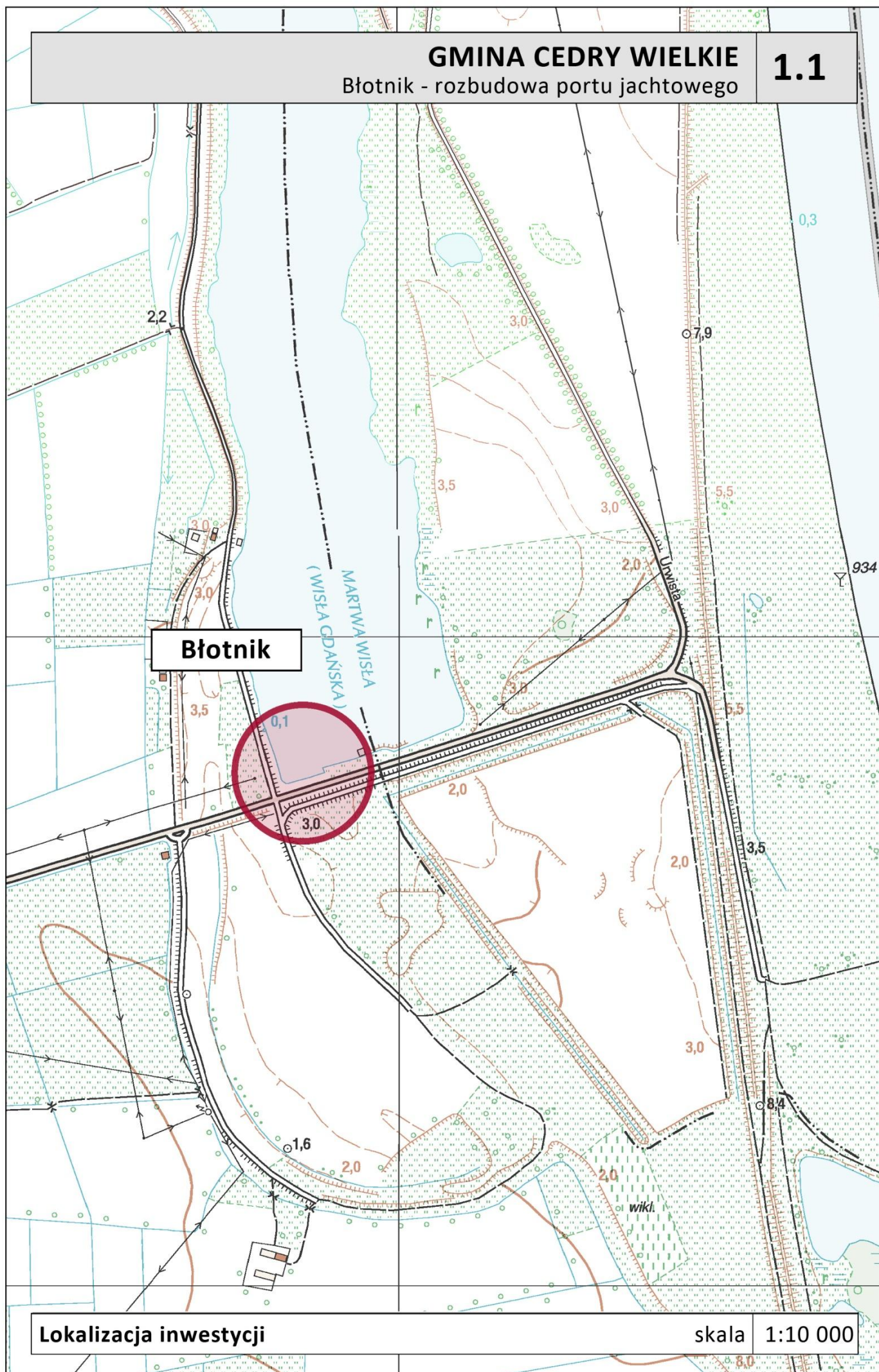


**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





GMINA CEDRY WIELKIE		1.1
Nazwa zadania:	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego	
Opis zadania:	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych w istniejącej przystani. Program inwestycji obejmuje przedłużenie dwóch pomostów o kolejne moduły pomostów pływających oraz utwardzenie nawierzchni placu na cele zimowania jachtów.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.17.17 N, 18.55.16 E
Województwo:	pomorskie
Powiat:	Gdański
Gmina:	Cedry Wielkie
Miejscowość:	Błotnik
Nr Działek (stan władania):	Działka nr 56 (wodateren Skarbu Państwa/RZGW); Działka nr 108/2 (droga, teren Skarbu Państwa); Działka nr 251/1 (Gmina Cedry Wielkie, GD1G/00047388/7);
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	Okolo 1,7 ha
Uwarunkowania planistyczne:	- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Cedry Wielkie; - Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego;
Charakterystyka lokalizacji:	Przystań zlokalizowana jest na końcu ślepego ramienia Martwej Wisły, w bliskiej odległości od śluzy w Przegalinie.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- Obszar chronionego krajobrazu Żuław Gdańskich.
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- przystań żeglarska, pomosty stałe i pływające; - wiata biesiadna na pomoście;
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- dwukondygnacyjny budynek „ na wodzie”, o łącznej powierzchni użytkowej 226,42 m2, z pełnym zapleczem socjalnym; - slip o powierzchni 153, 33 m2 wyposażony w „Travel lift” o nośności 15T i wyciągarkę elektryczną; długość rampy 15 m; - parking dla ok. 25 samochodów; - miejsca postojowe na lądzie dla jednostek pływających; - plac na ognisko, z miejscem na wiatę biesiadną;

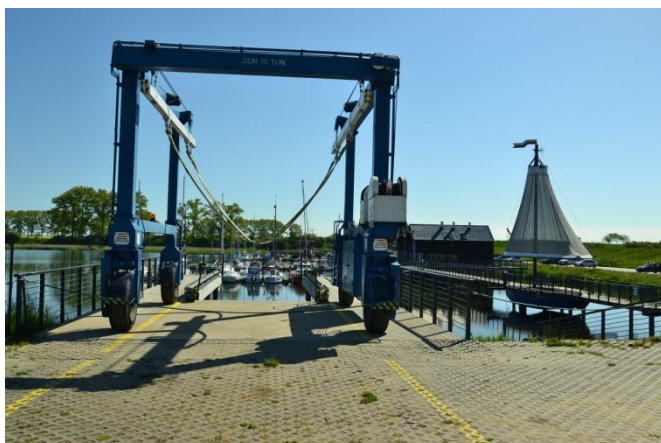
DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na przystań



Fot.2 Widok na przystań



Fot.3 Bramownica



Fot.4 Pomost pływający



Fot.5 Kładka i pomost pływający, z tyłu: bramownica i slip



Fot.6 Budynek sanitariatów i bosmanat

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	- z drogi powiatowej (asfaltowej) Cedry Małe - Przegalina - dostęp do krajowej drogi nr 7.
Dostępność drogą wodną:	- Martwa Wiśła; - dostępność z Wisły przez Śluzę w Przegalinie;
Dostępność komunikacji publicznej:	- PKS do miejscowości Cedry Małe (3,5 km); - autobus miejski do Przegaliny (4,5 km);
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Wysoki standard sanitariatów w istniejącym budynku na przystani
Monitoring	Brak
Odbiór ścieków i olei	Jest
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Koniec ślepego ramienia Martwej Wisły; rozbudowa istniejących pomostów przystani żeglarskiej.
Klasa drogi wodnej:	Martwa Wiśła to droga wodna klasy Vb (od Wisły w miejscowości Przegalina do granic z morskimi wodami wewnętrznymi), Odcinek Martwej Wisły od Przegaliny do końca ślepego ramienia nie jest torem wodnym, posiada jednak parametry drogi wodnej klasy Vb;
Tor wodny (szerokość, głębokość):	- minimalna szerokość toru wodnego 50 m; - minimalna głębokość toru wodnego 2,8 m;
Wahania poziomu wody:	Średnia głębokość na Martwej Wiśle wynosi 4,7 m, przy czym głębokości są bardzo zróżnicowane. W części zachodniej, wykorzystywanej dla celów portowych, głębokości są większe i wynoszą do 12 m; Średni stan wody na śluzie w Przegalinie wynosi 5 m. Zmiany stanów wody na Martwej Wiśle uwarunkowane są stanem wody w Morzu Bałtyckim oraz na Zatoce Gdańskiej. Amplituda wahań średnich rocznych stanów wody w okresie wieloletnim jest nieznaczna, wynosi około 0,2 m. Rozpiętość wieloletnich skrajnych miesięcznych stanów wód jest znacząca i przekracza 0,7m. Można wyróżnić 2 fazy układu poziomów: obniżony poziom od lutego do czerwca i wyższy od średniego poziomu od lipca do grudnia. Wahania poziomu wody zależne od kierunku wiatru.
Jednostki pływające:	Jachty do długości 12 metrów oraz inne jednostki których parametry pozwalają na poruszanie się po drogach wodnych klasy Vb; Małe jachty mieczowe oraz małe jachty żaglowe, balastowo-mieczowe.
Stan obecny infrastruktury wodniackiej:	Przystań obecnie posiada około 80 miejsc postojowych, głębokość na podejściu około 3 m, przy kei 3,5-4m.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Występuje zjawisko lodowe. Fale do 0,6 m wysokości. Spiętrzenia sztormowe, maksymalne w okresie od września do lutego. Występuje zjawisko cofki, powodowane przez długotrwałe, silne wiatry

	północne. Prądy wody na Martwej Wiśle nie mają cech prądów rzecznych. Pomimo tego że na temat prędkości przepływów wody na Martwej Wiśle jest stosunkowo mało informacji można stwierdzić że przepływ charakteryzuje się dużą zmiennością w czasie, zakresie kierunków i prędkości. Zmienność prądów jest uwarunkowana zmianami poziomu wody w ujściu rzeki oraz warunkami anemobarycznymi. Ze względu na styk wodnych dróg śródlądowych z morskimi, oznakowanie nawigacyjne na większości jest kompatybilne z oznakowaniem morskim.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Kiezmark – kościół parafialny p.w. MB Częstochowskiej; - Przegalina – Zabytkowa śluza oddzielająca stare koryto Wisły (Wisły Gdańskiej) od jej nowego nurtu (Wisły Przekop).
Walory przyrodnicze-krajobrazowe:	- Pomniki przyrody wpisane do rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – na terenie gminy Cedry Wielkie jest 5 pomników przyrody; - Obszary Chronionego Krajobrazu: OChK Żuław Gdańskich, Korytarz ekologiczny „Dolina Dolnej Wisły”, Rzeka Wisła, Rzeka Martwa Wisła, Depresja, Trasa rowerowa.

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 40	
	- 40 m.c. Lc= <6,0m	
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 1	
	Pomost A / Pomost B (20 miejsc cumowniczych)	
	- 4x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	224 000
	- 8x Montaż pała kotwiącego L=9,0m;	96 000
	- 6x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	30 000
	- 10x Y-bom dł. 6,0m bez chodni;	22 500
	- 8x Y-bom dł. 6,0m z chodnią;	36 000
	Pomost A/B	408 500
	Wariant 1: Pomost A + Pomost B	817 000
WARIANT 2		
Pomost A / Pomost B (20 miejsc cumowniczych)		
- 4x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	120 000	
- 4x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	12 000	
- 6x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z	30 000	

	licznikami wraz z systemem obsługi; - 22x Boja cumownicza zakotwiczona;	17 600
	Pomost A/B	179 600
	<u>Wariant 2: Pomost A + Pomost B</u>	<u>359 200</u>
	SUMA 1 - WARIANT 1	817 000
	SUMA 1 - WARIANT 2	359 200
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnie z kostki betonowej, pow. ok. 700,0m ²	140 000
	Nawierzchnia utwardzona z betonowych płyt ażurowych, pow. ok. 3 000,0m ²	300 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura (ok. 770,0m ²)	115 500
	SUMA 2	555 500
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	50 000
	Budowa systemu monitoringu	30 000
	SUMA 3	80 000
SUMA 1+2+3: WARIANT 1		1 372 580
SUMA 1+2+3: WARIANT 2		994 700

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: Brak Planistyczno-prawne: Brak Nawigacyjno-żeglugowe: - Martwa Wisła nie jest oznakowana na odcinku Przegalina - Błotnik
Uwagi:	Przystań realizowana była w programie Pętla Żuławska – Międzynarodowa droga wodna E-70

GMINA GNIEW

Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym

2.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

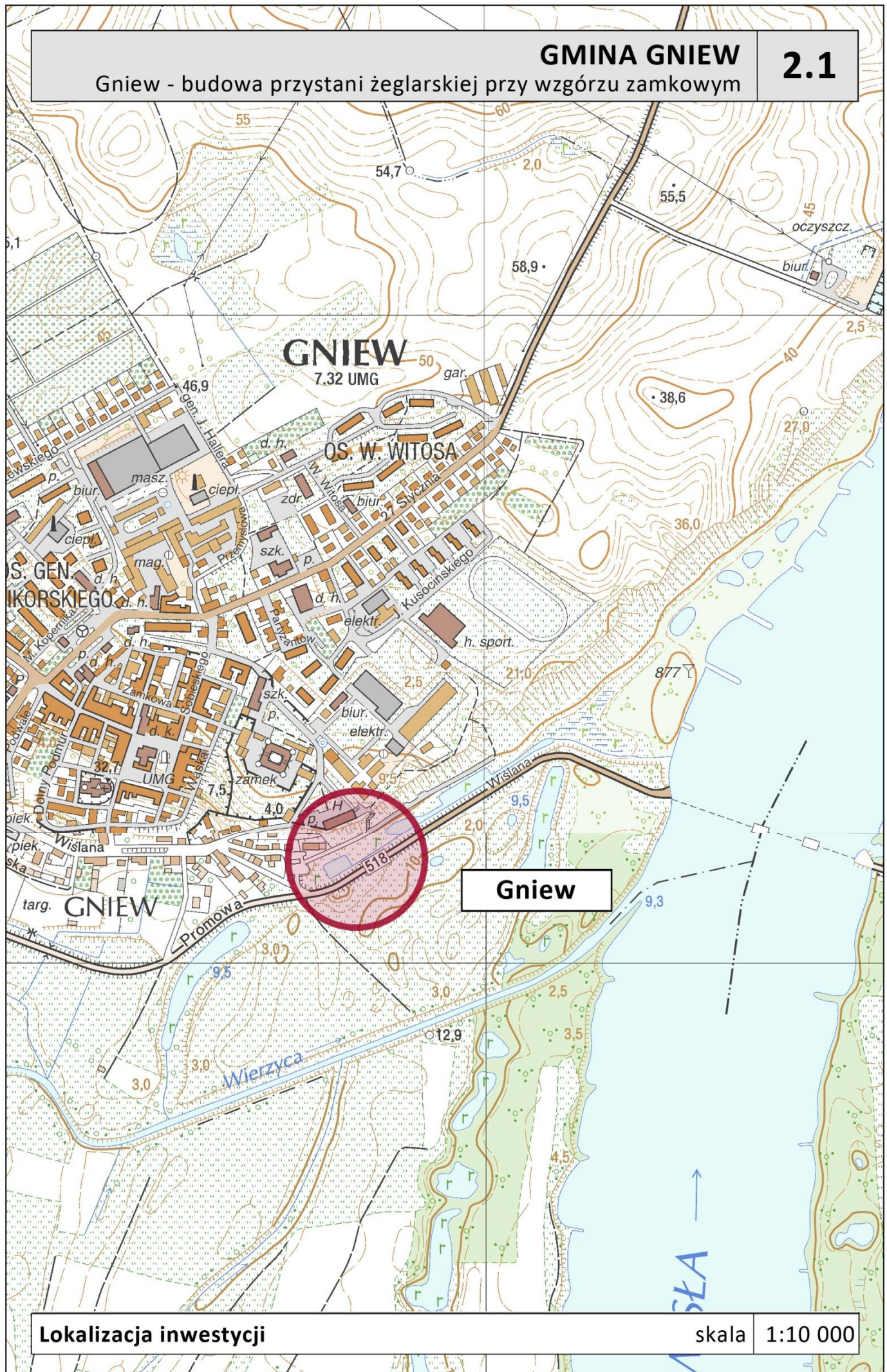


**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





GMINA GNIEW		2.1
Nazwa zadania:	Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym	
Opis zadania:	Celem zadania jest budowa przystani żeglarskiej na tzw. Martwej Wierzycy. Program inwestycji obejmuje dostosowanie przystani dla cumowania jachtów wraz z budową zaplecza sanitarnego oraz modernizację nabrzeża Wisły pod kątem wodnego transportu pasażerskiego.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	53.49.59.76 N, 18.49.49.23 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Tczewski
Gmina:	Gniew
Miejscowość:	Gniew
Nr Działek (stan władania):	- Działka 5 arkusz mapy 32 (skarb państwa) GD1T/00035188/0; - Działka 13 arkusz mapy 32 (skarb państwa) GD1T/00035188/0; - Działka 14 arkusz mapy 32 (gmina gniew) GD1T/00016577/5; - Działka 20 arkusz mapy 13 (gmina gniew) GD1T/00044541/9; - Działka 21 arkusz mapy 13 (skarb państwa) GD1T/00035344/2; - Działka 22/2 arkusz mapy 13 (gmina gniew) GD1T/00016577/5;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	Uchwała Nr VII/69/07 Rady Miejskiej w Gniewie z dnia 26 kwietnia 2007 roku opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego Nr 111 poz.1822 z dnia 21 czerwca 2007 roku; Uchwała NR XLIX/400/10 Rady Miejskiej w Gniewie z dnia 11 sierpnia 2010 roku, opublikowana w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego Nr 112 poz. 2167 z dnia 10 września 2010 roku.
Uwarunkowania planistyczne:	- Obszar Natura 2000 „Doliny Dolnej Wisły”- obszar specjalnej ochrony siedlisk; - Obszar Natura 2000 „Dolna Wisła”- specjalny obszar ochrony siedlisk; - Gniewski Obszar Chronionego Krajobrazu; - Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu; - Krajowy Korytarz Ekologiczny;
Charakterystyka lokalizacji:	Wskazana lokalizacja znajduje się przy wzgórzu zamkowym wzdłuż podnóża skarpy w korycie tzw. martwej Wierzycy.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- Obszar Natura 2000 „Doliny Dolnej Wisły”- obszar specjalnej ochrony siedlisk; - Obszar Natura 2000 „Dolna Wisła”- specjalny obszar ochrony siedlisk; - Gniewski Obszar Chronionego Krajobrazu; - Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu; - Krajowy Korytarz Ekologiczny;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Wypożyczalnia gondoli będących własnością spółki Zamek – Gniew; nabrzeże i pomost są w złym stanie technicznym.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- zadaszony stół z ławami; - mały niezagospodarowany parking;

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Koniec kanału tzw. Martwej Wierzycy i przystań gondoli



Fot.2 Przystań gondoli i skarpa pod zamkiem



Fot.3 Ujście Martwej Wierzycy do Wisły



Fot. 4 Nabrzeże dla transportu pasażerskiego

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Położenie przy drodze asfaltowej od ul. Promowej i parkingu od strony ul. Rybackiej.
Dostępność drogą wodną:	Tzw. Martwa Wierzyca, lewy dopływ Wisły.
Dostępność komunikacji publicznej:	Z Dworca autobusowego.
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Jest
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Brak
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Starorzecze Martwa Wierzyca pod skarpą zamku w Gniewie; bezpośrednie połączenie z rzeką Wisłą.
Rodzaj akwenu:	Od ujścia rzeki Tążyzny do miejscowości Tczew Droga wodna klasy II, dł. 190,5 km. Rejon 3 żeglugi śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Rzeka Wisła - minimalna szerokość toru wodnego 30 m, minimalna głębokość tranzytowa 1,8 m. Martwa Wierzyca –tor podejściowy do projektowanej przystani- ślepy kanał o szerokości ok. 20 m i głębokości 2,5-4 m przy średnio-wysokim stanie wody na Wiśle.
Wahania poziomu wody:	Średni stan wody w Wiśle jest różny, od ok. 2,6 m w okolicach Białej Góry, ponad 3 m w Toruniu, aż do ponad 5 m od Gdańskiej Głowy do styku Ujścia. Na Wiśle występują wysokie wahania stanu wody. Wahania położenia zwierciadła wody dolnej Wisły mogą przekraczać nawet 7 m (w ciągu roku średnio ok. 4-5 m). Wiosenny wysoki stan wody związany jest ze spływem wód roztopowych.
Jednostki pływające:	Martwa Wierzyca dostępna jest dla gondoli, małych jednostek oraz statków pasażerskich do 15 m długości. Wisła dostępna dla jednostek, których parametry pozwalają na poruszanie się po drodze wodnej klasy II.
Stan obecny infrastruktury wodniackiej:	Nabrzeże pasażerskie na rzece Wiśle, zły stan techniczny.
Czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Martwa Wierzyca: - brak znaczących prądów; - występuje zamulanie dna; - występuje powolne zamulanie przepływu z Wisły do Martwej Wierzycy; - okresowe zlodowacenia; - możliwe wystąpienie fali powodziowej, teren zalewowy; Wisła: Przy silnym wietrze północnym fale mogą osiągać nawet 1 m wysokości. Występuje zjawisko zlodowacenia w sezonie zimowym oraz spływ kry w sezonie wiosennym, Bardzo silny prąd rzeki w nurcie (ok.3km/h), przy brzegach stosunkowo

	słaby. Wody Wisły często wzbierają, powodując powódzie. Droga wodna jest wytyczona i oznakowana dla żeglugi dziennej znakami pływającymi i brzegowymi.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Zamek Gniew; - Kościół św. Mikołaja; - Stare Miasto;
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	- zielona skarpa pod zamkiem; - nieurządzona zieleń niska i wysoka wokół Martwej Wierzycy; - usytuowanie znacząco ogranicza hałas i zanieczyszczenia ze strony miasta;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 10 - 10 m.c. Lc= <10,0m	
	Budowa pomostów pływających WARIANT 1	
	Pomost A (10 miejsc cumowniczych)	
	- 7x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	392 000
	- 14x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	168 000
	- 7x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	35 000
	- 3x Trap;	15 000
	<u>WARIANT 1: Pomost A</u>	<u>610 000</u>
	Budowa pomostów pływających WARIANT 2	
	Pomost A (10 miejsc cumowniczych)	
	- 7x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	210 000
	- 7x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	21 000
	- 7x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	35 000
	- 3x Trap;	15 000
	<u>WARIANT 2: Pomost A</u>	<u>281 000</u>
	Budowa nabrzeża oczepowego – dł. 82,0m	328 000
	Umocnienie nabrzeża – 370,0m ²	185 000
	Roboty ziemne – ok. 1 600,0m ³	96 000
	Budowa pochylni (rampy) do wodowania z przyczep	175 000

	podłodziowych jachtów żaglowych i motorowych	
	SUMA 1 - WARIANT 1	1 394 000
	SUMA 1 - WARIANT 2	1 065 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnie z piesz z kostki, pow. ok. 820,0m ²	123 000
	Nawierzchnie z piesz-jezdne z kostki, pow. ok. 490,0m ²	98 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 970,0m ²	145 500
	Sezonowy bosmanat oraz bezobsługowa toaleta z prysznicami, pow. ok. 75,0m ²	200 000
	SUMA 2	566 500
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	100 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	40 000
	Budowa systemu monitoringu	15 000
	Budowa bramek i systemu bezpiecznego dostępu	25 500
	SUMA 3	180 500
	SUMA 1+2+3: WARIANT 1	2 141 000
	SUMA 1+2+3: WARIANT 2	1 812 000

Szacunkowa wycena kosztów jest pogładowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Planistyczno-prawne: - Obszar Mezojednostki „Fosa Zamkowa”. Możliwe występowanie pozostałości o wartości archeologicznej - Ochrona panoramy zespołu zamkowego - Lokalizacja na terenach zalewowych w przypadku powodzi. Sezonowy bosmanat demontowany w okresie zagrożenia powodziowego. Nawigacyjne-żeglugowe: - Trudne warunki żeglugowe w Martwej Wierzy, tzn. wąski tor wodny i brak swobodnej przestrzeni manewrowej do zawrócenia; Przyrodnicze: - Obszar Natura 2000; - Gniewski Obszar Chronionego Krajobrazu; - Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu; - Krajowy Korytarz Ekologiczny;
Uwagi:	Brak

GMINA KOSAKOWO
Rewa - przedłużenie pomostu i budowa bosmanatu

3.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

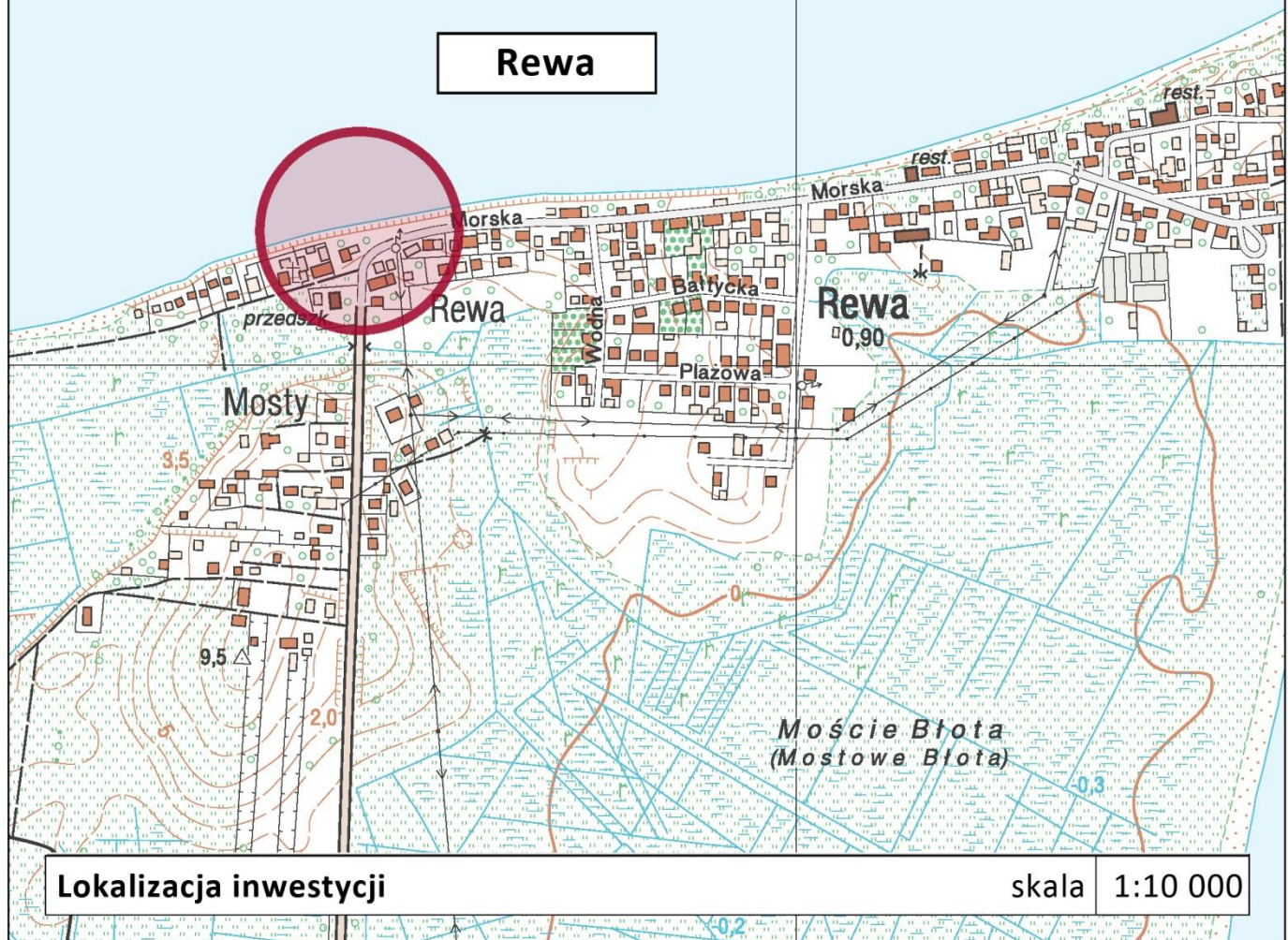


**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





GMINA KOSAKOWO		3.1
Nazwa zadania:	Rewa - przedłużenie pomostu i budowa bosmanatu	
Program inwestycji:	Celem zadania jest rozbudowa istniejącej infrastruktury żeglarskiej i poprawa funkcjonalności zaplecza przystani. Program inwestycji obejmuje wydłużenie pomostu pływającego do 100m i przebudowę istniejącego bosmanatu.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54° 38' 10" N 18° 33' 22" E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Pucki
Gmina:	Kosakowo
Miejscowość:	Rewa
Nr Działek (stan władania):	- Pomost (elementy na lądzie) dz. nr 50, obręb Rewa; własność Skarbu Państwa; umowa użyczenia od Skarbu Państwa (Starosta Pucki) na czas nieoznaczony części działki o powierzchni 70m ² ; KW: GD2W/00010919/2; - Budynek zaplecza socjalnego z bosmanatem: dz. nr 45/3, obręb Rewa, własność Gminy Kosakowo, KW: GD2W/00018437/5;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	0,25 ha
Uwarunkowania planistyczne:	UCHWAŁA NR LXX/79/2010 RADY GMINY KOSAKOWO z dnia 6 października 2010 roku;
Charakterystyka lokalizacji:	Rewa, miejscowość o charakterze turystycznym, będąca alternatywą dla zatłoczonych trójmiejskich plaż Zatoki Gdańskiej.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Obszary Natura 2000 „Zatoka Pucka” i „Zatoka Pucka i Półwysep Helski”; Nadmorski Park Krajobrazowy; W pobliżu: Rezerwat przyrody Mechelińskie Łąki, Rezerwat Beka;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- przyczółek pomostu stałego; - pomost pływający; - slip;
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- nowy budynek Informacji Turystycznej z podstawowymi sanitariatami w odległości ok. 130m; - budynek bosmanatu z podstawowymi sanitariatami w odległości ok. 80m, w złym stanie technicznym;

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Pomost pływający



Fot.2 Pomost pływający



Fot.4 Budynek Informacji Turystycznej
z podstawowymi sanitariatami



Fot.3 Obecne miejsce cumowania
jednostek sportowych



Fot.5 Budynek bosmanatu z sanitariatami

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	- z Gdyni droga 1517G - z Rumi droga wojewódzka nr 100
Dostępność drogą wodną:	- przez Zatokę Gdańską (Zatokę Pucką);
Dostępność komunikacji publicznej:	Autobus PKS (przystanek Rewa – Bosmańska).
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Są; podstawowy standard w budynku Informacji Turystycznej, niski standard w budynku bosmanatu
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Istniejący pomost zlokalizowany jest w miejscowości Rewa, w okolicach skrzyżowania ul. Morskiej z ul. Korolową;
Rodzaj akwenu:	Zatoka Pucka to obszar morskich wód osłoniętych oraz rejon 2 żeglugi śródlądowej. Wewnętrzna Zatoka Pucka (na zachód od Mielizny Rybitwiej).
Tory wodne (głębokość, szerokość) :	Głębokości w Wewnętrznej Zatoce Puckiej wynoszą ok.3 m, w strefie przybrzeżnej 0,5-1,5 m. Brak toru podejściowego do pomostu, głębokość ok. 1,2 m.
Wahania poziomu wody:	Wahania poziomu wody w Zatoce Puckiej uzależnione są przede wszystkim od sytuacji anemobarycznej nad Bałtykiem Południowym. Średni poziom wód w Zatoce Puckiej (dane z lat 1961-1975) wynosi dla Zewnętrznej Zatoki Puckiej 502,73 cm, a dla Zalewu Puckiego 500,50 cm. Przebieg średnich miesięcznych poziomów wód w Zatoce Puckiej, podobnie jak w Zatoce Gdańskiej, zbliżony jest do sezonowych wahań w Morzu Bałtyckim. Występują w nim dwie fazy: obniżonych poziomów od lutego do czerwca i podwyższonych od lipca do grudnia. Główne maksimum występuje w sierpniu, minimum zaś w lutym lub marcu. Amplituda wahań poziomu wód zależy również od wiatrów wiejących nad całym Bałtykiem, jak i od wiatrów lokalnych. Poziom wody podnosi się przy wiatrach WSW - N - ENE, a opada przy pozostałych kierunkach. Wahania te maksymalnie dochodzą do 1 m (średnio ok. 30 cm) Skrajne wahania poziomu morza w Zatoce Puckiej związane są ze sztormami.
Jednostki pływające:	Inwestycja przeznaczona dla sprzętu sportowego np. windsurfingu, jednostek o małym zanurzeniu i jachtów mieczowych;
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Dobry;
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Zafalowanie w Wewnętrznej Zatoce Puckiej jest na ogół dużo mniejsze niż na Zewnętrznej Zatoce Puckiej. Wysokość średniej fali na Zatoce Puckiej wynosi 0,2m, średnia fala sztormowa 0,6 m, max. 1,2 m. Wiatry

	sztormowe przeważają z kierunku południowo – zachodniego, zachodniego i północno – zachodniego. Małe falowanie wynika z oddzielenia wewnętrznego akwenu od Zatoki Puckiej Zewnętrznej, Rybitwią Mielizną. W okresie zimowym dochodzi do częstych zalodzeń Zatoki Puckiej. Na przebieg zjawisk lodowych decydujące znaczenie mają małe głębokości Zalewu Puckiego oraz wynikająca z tego mała pojemność cieplna, powodują że szybciej ulega on wychłodzeniu co sprzyja powstawaniu lodu. W rejonie tym przeważa lód stały o przeciętnej, maksymalnej grubości 25 cm.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Aleja Zasłużonych Ludzi Morza – promenada; - Szkółka windsurfingowa;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Mierzeja Rewska; - ciekawa geologicznie forma brzegu; - obszar Nadmorskiego Parku Krajobrazowego; - rezerwat „Mechlińskie Łąki”;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 31	
	- 31 m.c. Lc= <8,0m	
	Budowa pomostu pływającego	
	WARIANT 1	
	- 5x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	280 000
	- 12x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	144 000
	- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	20 000
	- 7x Y-bom dł. 8,0m bez chodni;	21 000
	- 8x Y-bom dł. 8,0m z chodnią;	72 000
	- 32x Boja cumownicza zakotwiczona;	12 800
	- Trap;	2 000
	WARIANT 1	551 800
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 2	
	- 5x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	150 000
	- 5x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	15 000
	- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z	20 000

	licznikami wraz z systemem obsługi; - 32x Boja cumownicza zakotwiczona; - Trap;	25 600 2 000 WARIANT 2 212 600
	SUMA 1 - WARIANT 1	551 800
	SUMA 1 - WARIANT 2	212 600
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Przebudowa i rozbudowa istniejącego budynku bosmanatu (ok. 77,0m ²) na bosmanat z zapleczem sanitarnym i pomieszczeniem integrującym żeglarzy (ok. 100,0m ²)	250 000
	Nawierzchnie z kostki, pow. ok. 220,0m ²	44 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura (ok. 180,0m ²)	27 000
	SUMA 2	321 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Sieć energetyczna i oświetlenie terenu	50 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	40 000
	Budowa systemu monitoringu	15 000
	SUMA 3	105 000
SUMA 1+2+3: WARIANT 1		977 800
SUMA 1+2+3: WARIANT 2		638 600

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Planistyczno-prawne: Brak Nawigacyjno-żeglugowe: - Płytkie podejście do pomostu – ok. 1,2m; - Brak oznakowanej trasy wodnej; Przyrodnicze: - Michelińskie Łąki; - Rezerwat Beka;
Uwagi:	Brak

GMINA KWIDZYN

Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego

4.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

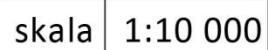


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





GMINA KWIDZYN		4.1
Nazwa zadania:	Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego	
Opis zadania:	Celem inwestycji jest stworzenie możliwości do rozwoju wodnej komunikacji pasażerskiej w miejscowości Korzeniewo i zapewnienie bezpiecznego miejsca do cumowania jachtów na tym odcinku Wisły. Zakresem inwestycji jest budowa umocnionego nabrzeża cumowniczego dla żeglugi pasażerskiej i kilkugodzinnego postoju jachtów.	
DANE OGÓLNE		
LOKALIZACJA		
Współrzędne geograficzne:	53°45'04.5"N 18°51'35.9"E	
Województwo:	pomorskie	
Powiat:	kwidzyński	
Gmina:	Kwidzyn	
Miejscowość:	Korzeniewo	
Nr Działek (stan władania):	- 320/1 – Skarb Państwa, ANR, GD1I/00049436/5; - 325 – Gmina Kwidzyn, GD1I/00022346/2;	
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	0,38ha	
Uwarunkowania planistyczne:	- Studium: teren wału przeciwpowodziowego - Plan miejscowy: brak	
Charakterystyka lokalizacji:	Planowane miejsce lokalizacji portu to istniejący basen portowy pozostający we władaniu RZGW – Nadzoru Wodnego w Korzeniewie. Basen jest otoczony wysokimi utwardzonymi wałami.	
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- Obszary Natura 2000: - Specjalny obszar ochrony siedlisk „Dolna Wisła” PLH 220033; - Obszar specjalnej ochrony ptaków „Dolina Dolnej Wisły” PLB040003;	
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- obwałowania i umocnienia brzegowe Wisły; - basen portowy dla lodołamaczy; - pochylnia po dawnym promie;	
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Brak; teren znajduje się w międzywale;	

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na teren inwestycji



Fot.2 Widok na drogę dojazdową



Fot.3 Widok na zjazd dawnego promu



Fot.4 Widok na zjazd dawnego promu



Fot.3 Lokalizacja inwestycji przy wale przeciwpowodziowym pomiędzy korytem Wisły a basenem portowym.

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Umocniona droga; zjazd z ul. Kwidzyńskiej
Dostępność drogą wodną:	Rzeka Wisła
Dostępność komunikacji publicznej:	Stacja kolejowa W Kwidzynie (w odległości ok. 5km)
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Brak
Kanalizacja	Brak
Internet – wi-fi	Brak
Sanitariaty	Brak
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Teren na prawym naturalnym brzegu rzeki Wisła, ograniczony wałem przeciwpowodziowym.
Rodzaj akwenu:	Od ujścia rzeki Tążyny do miejscowości Tczew Droga wodna klasy II, dł. 190,5 km. Rejon 3 żeglugi śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	- gwarantowanej głębokości tranzytowej do 1,8 m - minimalna szerokość toru wodnego 30 m,
Wahania poziomu wody:	Średni stan wody w Wiśle jest różny, od ok. 2,6 m w okolicach Białej Góry, ponad 3 m w Toruniu, aż do ponad 5 m od Gdańskiej Głowy do styku Ujścia. Na Wiśle występują wysokie wahania stanu wody. Wahania położenia zwierciadła wody dolnej Wisły mogą przekraczać nawet 7 m (w ciągu roku średnio ok. 4-5 m). Wiosenny wysoki stan wody związany jest ze spływem wód roztopowych.
Jednostki pływające:	Jednostki żeglugi śródlądowej oraz morskiej, których parametry pozwalają na poruszanie się po drodze wodnej klasy II.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Pochylnia po dawnym promie jest możliwa do adaptacji jako slip;
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Występuje zjawisko zlodowacenia w sezonie zimowym oraz spływ kry w sezonie wiosennym. Dno doliny wyścielają aluwia i utwory mułowo-torfowe. Przy silnym wietrze północnym fale mogą osiągać nawet 1 m wysokości. Występuje zjawisko zlodowacenia w sezonie zimowym oraz spływ kry w sezonie wiosennym. Wody Wisły często wzbierają, powodując powódzie. Bardzo silny prąd rzeki w nurcie (ok. 3km/h), przy brzegach stosunkowo słaby. Droga wodna jest wytyczona i oznakowana dla żeglugi dziennej znakami pływającymi i brzegowymi.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	Brak bezpośrednich; W odległości ok. 5km znajduje się Kwidzyn z licznymi zabytkami.
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	Krajobraz doliny Dolnej Wisły zachowujący w większości naturalny charakter: z namuliskami, ławicami piaszczystymi i wysepkami. W dolinie zachowane są starorzecza i niewielkie torfowiska niskie, zaś brzegi są pokryte zaroślami wierzbowymi i lasami łęgowymi. Miejscami występują

	poła uprawne i pastwiska. Na wysokich zboczach doliny Wisły rosną grądy zboczowe, zaś na nasłonecznionych skarpach utrzymują się murawy kserotermiczne.
--	---

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	Budowa nabrzeża oczepowego, dł. ok. 110,0m	440 000
	Roboty ziemne, ok. 850,0m ³	51 000
	Budowa nabrzeża umocnionego, pow. ok. 50,0m ²	25 000
	SUMA 1	516 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Zakup budynku sezonowych sanitariatów samoobsługowych	90 000
	Nawierzchnie pieszce z kostki, pow. ok. 210,0m ²	31 500
	Nawierzchnie pieszko-jezdne z kostki, pow. ok. 1 750,0m ²	350 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 340,0m ²	51 000
	SUMA 2	522 500
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Przebudowa sieci energetycznej i montaż oświetlenia terenu	50 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	40 000
	SUMA 3	90 000
SUMA 1+2+3		1 128 500

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Planistyczno – prawne: - Brak planu miejscowego; - Teren zalewowy; Nawigacyjno – żeglugowe: - Trudne warunki żeglugowe – silny prąd Wisły; Przyrodnicze: - Obszar Natura 2000;
Uwagi:	Lokalizacja została wybrana ze względu na łatwy dojazd. Proponowana w Karcie Zadania infrastruktura wraz z istniejącą infrastrukturą drogową daje możliwość bezproblemowego uruchomienia połączeń mikrobusem z Kwidzyna, tak aby pasażerowie mogli się przesiąść z np. tramwajów wodnych. Dodatkowo, lokalizacja daje możliwość wykorzystania istniejącego zjazdu promowego, który może być wykorzystywany jako slup. Stale zmieniające się warunki nawigacyjno-żeglugowe na Wiśle są przeszkodą, z którą wszyscy żeglarze muszą się liczyć na całej długości rzeki.

GMINA MIASTA GDAŃSK
Przegalina - budowa przystani żeglarskiej

5.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

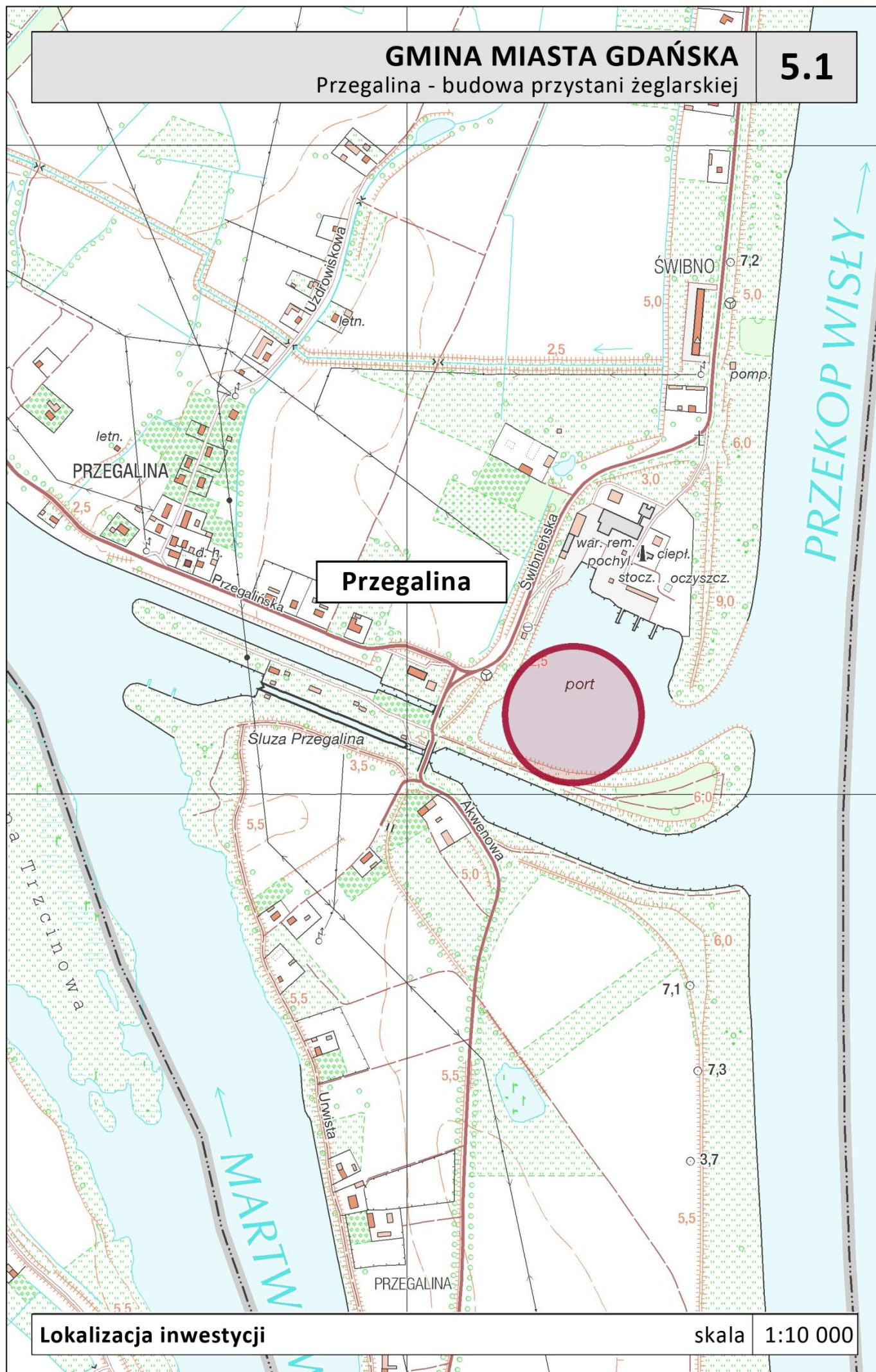


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO





GMINA MIASTA GDAŃSK		5.1
Nazwa zadania:	Przegalina - budowa przystani żeglarskiej	
Opis zadania:	Celem zadania jest budowa przystani żeglarskiej w dawnej bazie lodołamaczy. Program inwestycji obejmuje budowę pomostów cumowniczych oraz zagospodarowanie terenu, budowę bosmanatu oraz zaplecza sanitarno – socjalnego.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.18.39 N, 18.55.01 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Miasto Gdańsk
Gmina:	Gdańsk
Miejscowość:	Gdańsk
Nr Działek (stan władania):	Obr. 143, dz. 131 – (Skarb Państwa) k.w. GD1G/00192514/1; Obr. 143, dz. 148/2 – (Skarb Państwa) k.w. GD1G/00207482/6; Obr. 143, dz. 148/3 – (Skarb Państwa/RZGW) k.w. GD1G/00218734/8; Obr. 143, dz. 149/1 – (Skarb Państwa/RZGW) k.w. GD1G/00265531/9; Obr. 143, dz. 149/3 – (Skarb Państwa/RZGW) k.w. GD1G/00261679/0;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	2,915 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska
Charakterystyka lokalizacji:	Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dzielnicy Przegalina. Proponuje się lokalizację przystani żeglarskiej w basenie dawnej bazy lodołamaczy w pobliżu śluzy Przegalińskiej od strony przekopu Wisły w pobliżu skrzyżowania ulic Świbieńskiej i Przegalińskiej.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	W pobliżu Obszar Natura 2000 „Ostoja w Ujściu Wisły”; Obszaru Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Nieczynna śluza Północna w Przegalinie, basen portowy.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Teren niezagospodarowany

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na basen nieczynnej śluzy w Przegalinie



Fot.2 Widok na wał pomiędzy nieczynną śluzą Północną a czynną śluzą Południową



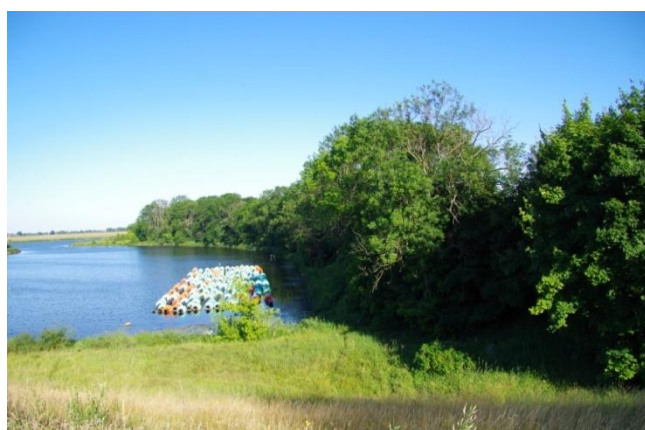
Fot.3 Widok na basen, w oddali ul. Świbnieńska



Fot.4 Wejście do basenu, po prawej Przekop Wisły



Fot.5 Dalby cumownicze



Fot.6 Lokalizacja projektowanej przystani

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Droga wojewódzka nr 501 przez Wyspę Sobieszewską; Droga S7, zjazd na drogę Cedry Małe –Przegalina;
Dostępność drogą wodną:	Wiśła - Przekop Wisły; Przez Śluzę w Przegalinie Martwa Wiśła;
Dostępność komunikacji publicznej:	Komunikacja publiczna miasta Gdańsk (autobusy oraz autobusy nocne)
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Brak
Internet – wi-fi	Brak
Sanitariaty	Brak
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Inwestycja zlokalizowana w basenie nieczynnej śluży Północnej w Przegalinie od Strony Przekopu Wisły, na jej lewym brzegu.
Rodzaj akwenu:	Od miejscowości Tczew do granic z morskimi wodami wewnętrznymi, Wiśła to Droga wodna klasy III, długość 32,7km. Rejon 3 żegluga śródlądowej
Tor wodny (szerokość, głębokość):	- gwarantowanej głębokości tranzytowej do 1,8 m - minimalna szerokość toru wodnego 40 m,
Wahania poziomu wody:	Średni stan wody w Wiśle jest różny, od ok. 2,6 m w okolicach Białej Góry, ponad 3 m w Toruniu, aż do ponad 5 m od Gdańskiej Głowy do styku Ujścia. Na Wiśle występują wysokie wahania stanu wody. Wahania położenia zwierciadła wody dolnej Wisły mogą przekraczać nawet 7 m (w ciągu roku średnio ok. 4-5 m). Wiosenny wysoki stan wody związany jest ze spływem wód roztopowych.
Jednostki pływające:	Jednostki żegluga śródlądowej oraz morskiej których parametry pozwalają na poruszanie się po drodze wodnej klasy Iii.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Brak, teren niezagospodarowany.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Przy Ujściu (Przekop Wisły) może występować zjawisko cofki wód z Zatoki Gdańskiej, spowodowane przez długotrwałe i silne wiatry północne. Występuje zjawisko zlodowacenia w sezonie zimowym oraz spływ kry w sezonie wiosennym. Dno doliny wyściełają aluwia i utwory mułowo-torfowe; Przy silnym wietrze północnym fale mogą osiągać nawet 1 m wysokości. Występuje zjawisko zlodowacenia w sezonie zimowym oraz spływ kry w sezonie wiosennym, Bardzo silny prąd rzeki w nurcie (ok.3km/h), przy brzegach stosunkowo słaby. Wody Wisły często wzbierają, powodując powodzie. Droga wodna jest wytyczona i oznakowana dla żegluga dziennej znakami pływającymi i brzegowymi.

OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- XIX-wieczna śluza w Przegalinie, - Forsterówka w Orlu (dawna rezydencja gauleitera Alberta Forstera), - stele ewangeliczne przy kościele w Sobieszewie, - zabytkowe domy na Pastwie Sobieszewskiej,
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	- plaże i kąpieliska Wyspy Sobieszewskiej, - szlak pieszy po Wyspie Sobieszewskiej (10 km, kolor zielony), - szlak rowerowy im. Wincentego Pola (24 km, kolor niebieski), - rezerwat przyrody „Ptasi Raj” w Górkach Wschodnich i „Mewia Łacha” w Świbnie,

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 10 - 38 m.c. Lc= <12,0m	
	Budowa pomostów pływających WARIANT 1	
	Pomost (38 miejsc cumowniczych)	
	- 15x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	840 000
	- 30x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	360 000
	- 20x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	100 000
	- 17x Y-bom dł. 12,0m bez chodni;	76 500
	- 20x Y-bom dł. 12,0m z chodnią;	180 000
	- 4x Trap;	32 000
	WARIANT 1: Pomost	1 588 500
	Budowa pomostów pływających WARIANT 2	
	Pomost (38 miejsc cumowniczych)	
	- 15x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	450 000
	- 15x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	45 000
	- 20x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	100 000
	- 40x Boja cumownicza zakotwiczona;	32 000
	- 4x Trap;	32 000
	WARIANT 2: Pomost	659 000
	Umocnienie nabrzeża – 126,0m ²	63 000
	Budowa pochylni (rampy) do wodowania z przyczep podłodziowych jachtów żaglowych i motorowych	175 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	1 826 500
	SUMA 1 - WARIANT 2	897 000

Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Budowa budynku bosmanatu z sanitariatami i kasami biletowymi, pow. zabudowy ok. 120,0m ²	700 000
	Nawierzchnie utwardzone piesze, pow. ok. 1600,0m ²	249 000
	Nawierzchnie utwardzone jezdne, pow. ok. 1300,0m ²	260 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura (ok. 13 800,0m ²)	2 070 000
	SUMA 2	3 279 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastrukturalnej:	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	150 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	120 000
	Budowa systemu monitoringu	30 000
	Budowa bramek i systemu bezpiecznego dostępu	34 000
	SUMA 3	334 000
SUMA 1+2+3: WARIANT 1		5 493 500
SUMA 1+2+3: WARIANT 2		4 510 000

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Planistyczno-prawne: Brak Nawigacyjno-żeglugowe: Brak Środowiskowe: - Strefa w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich;
Uwagi:	Duże różnice stanów wody. Gmina wystąpił z zapytaniem do RZGW o możliwość zagospodarowania przedmiotowych terenów na potrzeby miejskiej przystani żeglarskiej.

GMINA MIASTA GDAŃSK
Sobieszewo – przebudowa mostu pontonowego na zwodzony

5.2



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

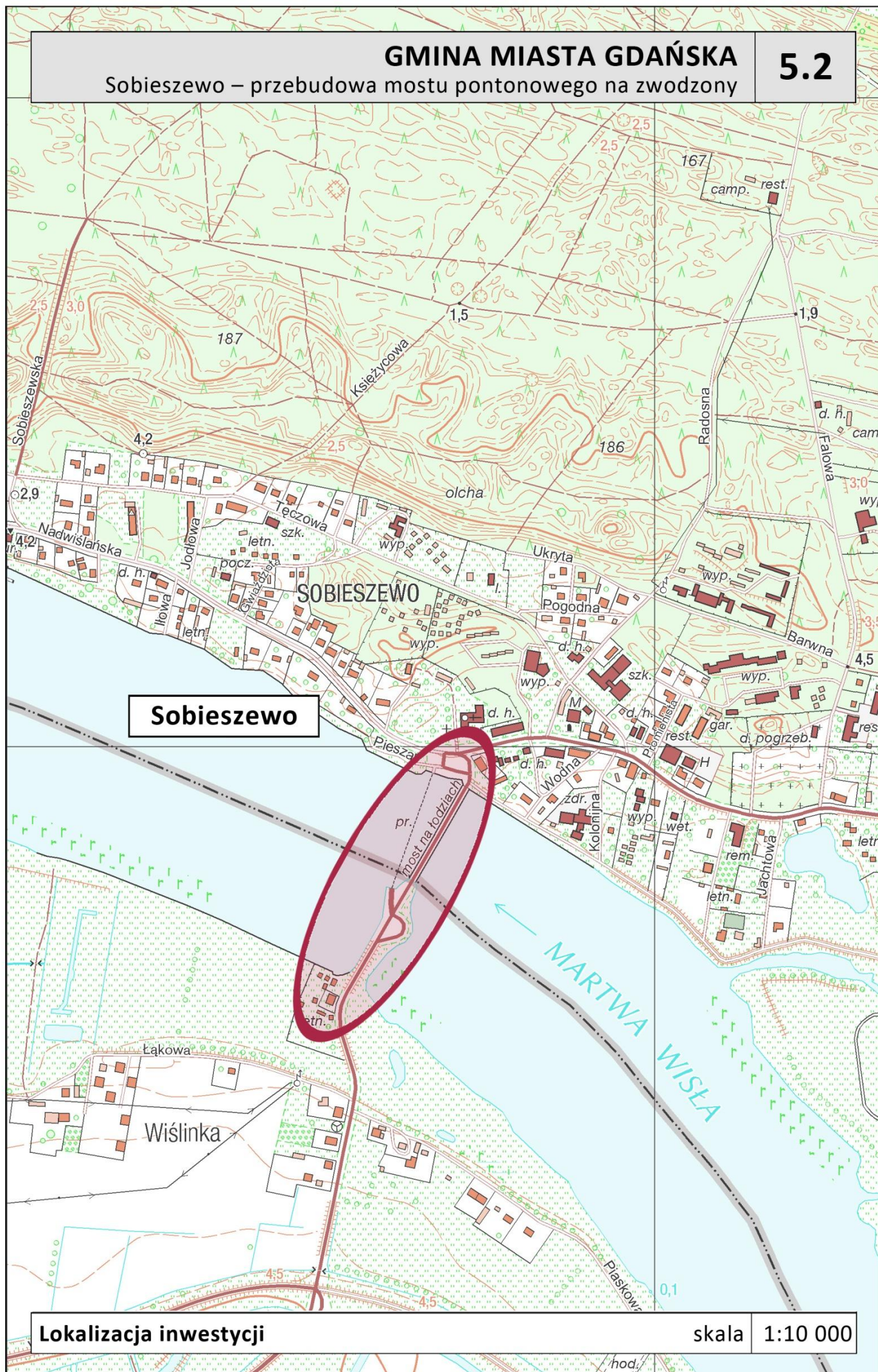


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO





GMINA MIASTA GDAŃSK		5.2
Nazwa zadania:	Sobieszewo – przebudowa mostu pontonowego na zwodzony	
Opis zadania:	Celem zadania jest zwiększenie bezpieczeństwa żeglarzy i udrożnienie szlaku wodnego po Martwej Wiśle. Program inwestycji obejmuje budowę mostu zwodzonego nad Martwą Wisłą (w miejscu obecnie istniejącego mostu pontonowego) wraz z przebudową dróg dojazdowych.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.20.33 N, 18.49.31 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Miasto Gdańsk
Gmina:	Gdańsk
Miejscowość:	Gdańsk
Nr Działek (stan władania):	Obr. 140, dz. 406 – wodna (Skarb Państwa/RZGW), k.w. GD1G/00218731/7 Obr. 140, dz. 117/9, (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00014437/6 Obr. 140, dz. 117/11, (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00101406/7 Obr. 140, dz. 117/13, (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00014437/6 Obr. 140, dz. 194/1, (Zgromadzenie Księży Misjonarzy Saletynów), k.w. GD1G/00019357/6 Obr. 140, dz. 197, (właściciele prywatni), k.w. GD1G/00017364/4 Obr. 140, dz. 198/15, (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00045989/6 Obr. 140, dz. 413/1, (Województwo Pomorskie), k.w. GD1G/00065910/8 Obręb Wiślinka (Pruszcz Gdański), działki nr: 88/12, 88/21, 86, 83, 599, 81, 35, 34, 93, 62, 85
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	Ok. 5,6 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska; Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego nr 2412;
Charakterystyka lokalizacji:	Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dzielnicy Sobieszewo na granicy powiatu gdańskiego i miasta Gdańska
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Położenie inwestycji poza granicami obszarów sieci Natura 2000.
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Pływający most pontonowy o długości około 180m, szerokości jezdni 6m z jednostronnym chodnikiem 1.5m posiada nawierzchnię z podkładów drewnianych.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Za mostem pontonowym znajduje się skrzyżowanie ulic Turystycznej i Nadwiślańskiej. Przy skrzyżowaniu zlokalizowany jest przystanek autobusowy stanowiący równocześnie pętle dla autobusów. Zły stan istniejącego układu drogowego: nawierzchni, ciągów pieszych, brak zatok autobusowych, nieczytelne skrzyżowanie ulic Nadwiślańskiej i Turystycznej.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na most pontonowy od strony wschodniej



Fot.2 widok na most pontonowy od strony zachodniej



Fot.3 Nawierzchnia mostu pontonowego



Fot.4 Wydzielona część dla pieszych mostu pontonowego



Fot.5 Nabrzeże Martwej Wisły po wschodniej stronie mostu pontonowego



Fot.6 Widok na most pontonowy, w oddali lewy brzeg Martwej Wisły

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Droga nr 501 na Wyspę Sobieszewską
Dostępność drogą wodną:	Martwa Wisła
Dostępność komunikacji publicznej:	Komunikacja miejska miasta Gdańska
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Tak
Kanalizacja	Tak
Internet – wi-fi	Nie
Sanitariaty	Brak toalety publicznej
Monitoring	Nie
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Most nad Martwą Wisłą między miejscowością Wiślinka a wyspą Sobieszewską
Rodzaj akwenu:	Droga wodna klasy Vb.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	- minimalna szerokość szlaku żeglownego to 50 m; - minimalna głębokość tranzytowa 2,8 m;
Wahania poziomu wody:	Głębokość średnia wynosi 4,7 m, przy czym głębokości są bardzo zróżnicowane. W części zachodniej, wykorzystywanej dla celów portowych, głębokości są większe i wynoszą do 12 m; Średni stan wody na śluzie w Przegalinie wynosi 5 m. Zmiany stanów wody na Martwej Wiśle uwarunkowane są stanem wody w Morzu Bałtyckim oraz na Zatoce Gdańskiej. Amplituda wahań średnich rocznych stanów wody w okresie wieloletnim jest nieznaczna, wynosi około 0,2 m. Rozpiętość wieloletnich skrajnych miesięcznych stanów wód jest znacząca i przekracza 0,7m. Można wyróżnić 2 fazy układu poziomów: obniżony poziom od lutego do czerwca i wyższy od średniego poziomu od lipca do grudnia. Wahania poziomu wody zależne od kierunku wiatru.
Jednostki pływające:	Na całej trasie należy uważać na ruch statków- także morskich, holowników, pchaczy z barkami i innych jednostek profesjonalnej żeglugi. Jachty do długości 12 metrów oraz inne jednostki których parametry pozwalają na poruszanie się po drogach wodnych klasy Vb; Małe jachty mieczowe oraz małe jachty żaglowe, balastowo-mieczowe.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Pływający most pontonowy w złym stanie technicznym i o wysokich kosztach utrzymania bieżącego. Z uwagi na ograniczenie prędkości poruszania się po moście do 10-15 km/h tworzą się w sezonie turystycznym kolejki pojazdów na dojazdach do mostu.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Brak nabrzeży cumowniczych oraz dąlb mogących służyć jako miejsce oczekiwania jednostek pływających na otwarcie mostu. Występuje zjawisko lodowe. Fale do 0,6 m wysokości. Spiętrzenia sztormowe, maksymalne w okresie od września do lutego. Występuje zjawisko cofki, powodowane przez długotrwałe, silne wiatry północne.

	Prądy wody na Martwej Wiśle nie mają cech prądów rzecznych. Pomimo tego że na temat prędkości przepływów wody na Martwej Wiśle jest stosunkowo mało informacji można stwierdzić że przepływ charakteryzuje się dużą zmiennością w czasie, zakresie kierunków i prędkości. Zmienność prądów jest uwarunkowana zmianami poziomu wody w ujściu rzeki oraz warunkami anemobarycznymi. Ze względu na styk wodnych dróg śródlądowych z morskimi, oznakowanie nawigacyjne na większości jest kompatybilne z oznakowaniem morskim.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- XIX-wieczna śluza w Przegalinie; - Forsterówka w Orlu (dawna rezydencja gauleitera Alberta Forstera); - stele ewangelickie przy kościele w Sobieszewie; - zabytkowe domy na Pastwie Sobieszewskiej;
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	- plaże i kąpieliska Wyspy Sobieszewskiej; - szlak rowerowy im. Wincentego Pola (24 km, kolor niebieski); - rezerваты przyrody „Ptasi Raj” w Górkach Wschodnich i „Mewia Łacha” w Świbnie;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe ze Studium Wykonalności „Budowa mostu zwodzonego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 501 nad Martwą Wisłą w Gdańsku Sobieszewie” z 2010 roku	BRANŻA - ZAKRES	
	Drogowa	8 000 000
	Mostowa	51 000 000
	Elektryka – oświetlenie	556 374
	Elektryka – kolizje	96 540
	Elektryka – napowietrzne	15 500
	Elektryka – zasilanie	431 071
	Telekomunikacja – monitoring	157 332
	Telekomunikacja – Sobieszewo	180 927
	Telekomunikacja – Wiślinka	63 233
	Kanalizacja deszczowa	1 523 878
	Kanalizacja sanitarna	85 560
	Wodociąg	7 414
	RAZEM NETTO	62 117 829
	VAT	14 287 100
	RAZEM BRUTTO	76 404 929
Uaktualniona szacunkowa wycena kosztów według Wskaźnika cen towarów i usług (pot. Wskaźnika inflacji) do VII 2015 roku.		
	Drogowa	8 708 000
	Mostowa	55 513 500
	Elektryka – oświetlenie	605 500
	Elektryka – kolizje	105 000
	Elektryka – napowietrzne	17 000
	Elektryka – zasilanie	469 000
	Telekomunikacja – monitoring	171 000
	Telekomunikacja – Sobieszewo	197 000
	Telekomunikacja – Wiślinka	68 800
	Kanalizacja deszczowa	1 658 700
	Kanalizacja sanitarna	93 100

	Wodociąg	8 000
	RAZEM NETTO	67 614 600
	VAT	Ok. 15,5 mln
	RAZEM BRUTTO	83 114 600

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: brak Planistyczno-prawne: - Istniejąca infrastruktura teleinformatyczna Marynarki Wojennej RP Nawigacyjno-żeglugowe: brak
Uwagi:	Szacunkowa wycena kosztów inwestycji ze Studium Wykonalności „Budowa mostu zwodzonego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 501 nad Martwą Wisłą w Gdańsku Sobieszewie” z 2010 roku udostępniona przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego została uaktualniona według Wskaźnika cen towarów i usług komercyjnych (pot. Wskaźnika inflacji) do VII 2015 roku.

GMINA MIASTA GDAŃSK
Sobieszewo Nadwiślańska - budowa przystani żeglarskiej

5.3



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

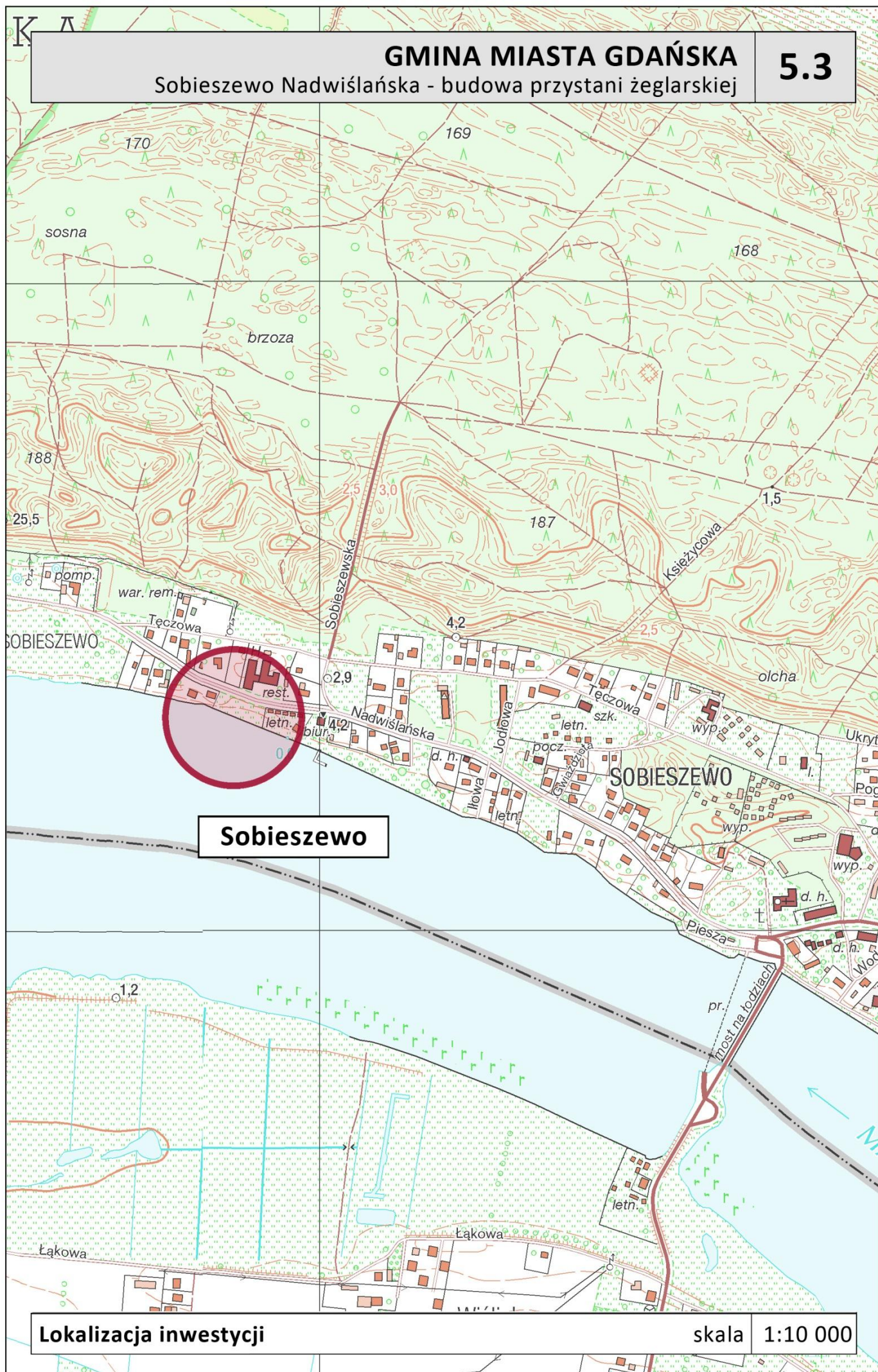


**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





GMINA MIASTA GDAŃSK		5.3
Nazwa zadania:	Sobieszewo Nadwiślańska – budowa przystani żeglarskiej	
Opis zadania:	Celem zadania jest zwiększenie oferty żeglarskiej na Martwej Wiśle. Program inwestycji obejmuje budowę pomostów pływających przy istniejącym nabrzeżu umocnionym oraz budowę budynku bosmanatu z zapleczem klubowym oraz hangaru.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.20.49 N, 18.48.48 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Miasto Gdańsk
Gmina:	Gdańsk
Miejscowość:	Gdańsk
Nr Działek (stan władania):	Obr. 140, dz. 406 – wodna (Skarb Państwa/RZGW), k.w. GD1G/00218731/7; Obr. 140, dz. 12\5 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00015728/0; Obr. 140, dz. 12\6 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00015728/0; Obr. 140, dz. 12\8 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00015728/0; Obr. 140, dz. 12\40 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00015728/0;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	0,35 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska; Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego nr 2402 oraz 2405;
Charakterystyka lokalizacji:	Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dzielnicy Sobieszewo na terenie przylegającym do prawego brzegu Martwej Wisły w km 9+750 – 9+850 przy ul. Nadwiślańskiej
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Dla inwestycji dnia 03.04.2009 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wydał zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000. W dokumencie tym zapisano, iż z uwagi na położenie inwestycji poza granicami obszarów sieci Natura 2000, a także zakres przedsięwzięcia ograniczony do obszaru zabudowanego dzielnicy Sobieszewo, jego realizacja nie spowoduje utraty ani fragmentaryzacji siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych.
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	W roku 2015 Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej podjął się remontu nabrzeża wzdłuż przedmiotowej lokalizacji. Na ścianie szczelnej wykonany zostanie oczepek żelbetowy. Nabrzeże wyposażone będzie w balustradę i pachole cumownicze.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- teren niezagospodarowany; - obszar bezpośrednio przyległy do nabrzeża stanowi ogólnodostępny pas spacerowy;

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 1 i Fot.2 Budowa oczepu na terenie lokalizacji, widok w kierunku Górek Zachodnich



Fot. 3 i Fot.4 Budowa oczepu na terenie lokalizacji, widok w kierunku mostu w Sobieszewie



Fot.5 9 Fot.6 Istniejące nabrzeże cumownicze wzdłuż prawego brzegu Martwej Wisły na Wyspie Sobieszewskiej

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Droga nr 501 na Wyspę Sobieszewską, dalej ul. Nadwiślańska
Dostępność drogą wodną:	Martwa Wisła
Dostępność komunikacji publicznej:	Komunikacja miejska miasta Gdańska
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Jest
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Brak
Sanitariaty	Brak
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Inwestycja zlokalizowana na prawym brzegu Martwej Wisły na Wyspie Sobieszewskiej
Rodzaj akwenu:	Droga wodna klasy Vb.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	- minimalna szerokość szlaku żeglownego to 50 m; - minimalna głębokość tranzytowa 2,8 m;
Wahania poziomu wody:	Głębokość średnia wynosi 4,7 m, przy czym głębokości są bardzo zróżnicowane. W części zachodniej, wykorzystywanej dla celów portowych, głębokości są większe i wynoszą do 12 m; Średni stan wody na śluzie w Przegalinie wynosi 5 m. Zmiany stanów wody na Martwej Wiśle uwarunkowane są stanem wody w Morzu Bałtyckim oraz na Zatoce Gdańskiej. Amplituda wahań średnich rocznych stanów wody w okresie wieloletnim jest nieznaczna, wynosi około 0,2 m. Rozpiętość wieloletnich skrajnych miesięcznych stanów wód jest znacząca i przekracza 0,7m. Można wyróżnić 2 fazy układu poziomów: obniżony poziom od lutego do czerwca i wyższy od średniego poziomu od lipca do grudnia. Wahania poziomu wody zależne od kierunku wiatru.
Jednostki pływające:	Na całej trasie należy uważać na ruch statków- także morskich, holowników, pchaczy z barkami i innych jednostek profesjonalnej żeglugi. Jachty do długości 12 metrów oraz inne jednostki których parametry pozwalają na poruszanie się po drogach wodnych klasy Vb; Małe jachty mieczowe oraz małe jachty żaglowe, balastowo-mieczowe.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Stan nabrzeża bardzo dobry (remont w 2015 roku)
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Brak nabrzeży cumowniczych oraz dalb mogących służyć jako miejsce oczekiwania jednostek pływających na otwarciu mostu. Występuje zjawisko lodowe. Fale do 0,6 m wysokości. Spiętrzenia sztormowe, maksymalne w okresie od września do lutego. Występuje zjawisko cofki, powodowane przez długotrwałe, silne wiatry północne. Prądy wody na Martwej Wiśle nie mają cech prądów rzecznych. Pomimo tego że na temat prędkości przepływów wody na Martwej Wiśle jest

	stosunkowo mało informacji można stwierdzić że przepływ charakteryzują się dużą zmiennością w czasie, zakresie kierunków i prędkości. Zmienność prądów jest uwarunkowana zmianami poziomu wody w ujściu rzeki oraz warunkami anemobarycznymi. Ze względu na styk wodnych dróg śródlądowych z morskimi, oznakowanie nawigacyjne na większości jest kompatybilne z oznakowaniem morskim.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- XIX-wieczna śluza w Przegalinie; - Forsterówka w Orlu (dawna rezydencja gauleitera Alberta Forstera); - stele ewangeliczne przy kościele w Sobieszewie; - zabytkowe domy na Pastwie Sobieszewskiej.
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- plaże i kąpieliska Wyspy Sobieszewskiej; - szlak pieszy po Wyspie Sobieszewskiej (10 km, kolor zielony); - szlak rowerowy im. Wincentego Pola (24 km, kolor niebieski); - rezerwat przyrody „Ptasi Raj” w Górkach Wschodnich i „Mewia Łacha” w Świbnie;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 31	
	- 26 m.c. Lc= <12,0m i 8 m.c. Lc= <6,0m	
	Budowa pomostu pływającego	
	WARIANT 1	
	- 19 x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	1 064 000
	- 38x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	456 000
	- 21 x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	105 000
	- 10 x Y-bom dł. 12,0m bez chodni;	45 000
	- 13 x Y-bom dł. 12,0m z chodnią;	117 000
	- 8 x Y-bom dł. 6,0m bez chodni;	18 000
	- 3 x Trap;	15 000
	WARIANT 1	1 820 000
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 2	
	- 19 x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	570 000
	- 19 x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	57 000
	- 21 x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	105 000

	- 31x Boja cumownicza zakotwiczona; - 3 x Trap;	24 800 15 000 771 800
	WARIANT 2	
	- Budowa przystanku tramwaju wodnego - Budowa slipu do wodowania małych jednostek (6,0 x 12,0m)	150 000 175 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	2 145 000
	SUMA 1 - WARIANT 2	1 096 800
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Budowa bosmanatu (pow. ok. 270 m ²)	972 000
	Budowa hangaru (pow. zabudowy 330,00 m ²)	1 023 000
	Budowa parkingu (pow. zabudowy 280,00 m ²)	56 000
	Nawierzchnie piesze z kostki (pow. ok. 540,0m ²)	81 000
	Budowa placu do zimowania jednostek pływających (pow. ok. 320 m ²)	32 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura (ok. 180,0m ²)	27 000
	SUMA 2	2 191 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Instalacja monitoringu	32 000
	Sieć energetyczna i oświetlenie terenu	208 000
	Przyłącze wodociągowe	60 000
	Kanalizacja sanitarna	98 500
	Kanalizacja deszczowa	297 500
	SUMA 3	696 000
	SUMA 1+2+3 - WARIANT 1	5 032 000
	SUMA 1+2+3 - WARIANT 2	3 983 800

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: brak Planistyczno-prawne: - Obszar Chronionego Krajobrazu - Granice strefy ochrony konserwatorskiej - Trwają prace budowlane oczepu betonowego dla nabrzeża Nawigacyjno-żeglugowe: brak
Uwagi:	Projekt zagospodarowania terenu z Projektu budowlanego „Budowa przystani żeglarskiej w Sobieszewie” udostępniony przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

GMINA MIASTA GDAŃSK
Sobieszewo - budowa przystani żeglarskiej w Górkach Wschodnich

5.4



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

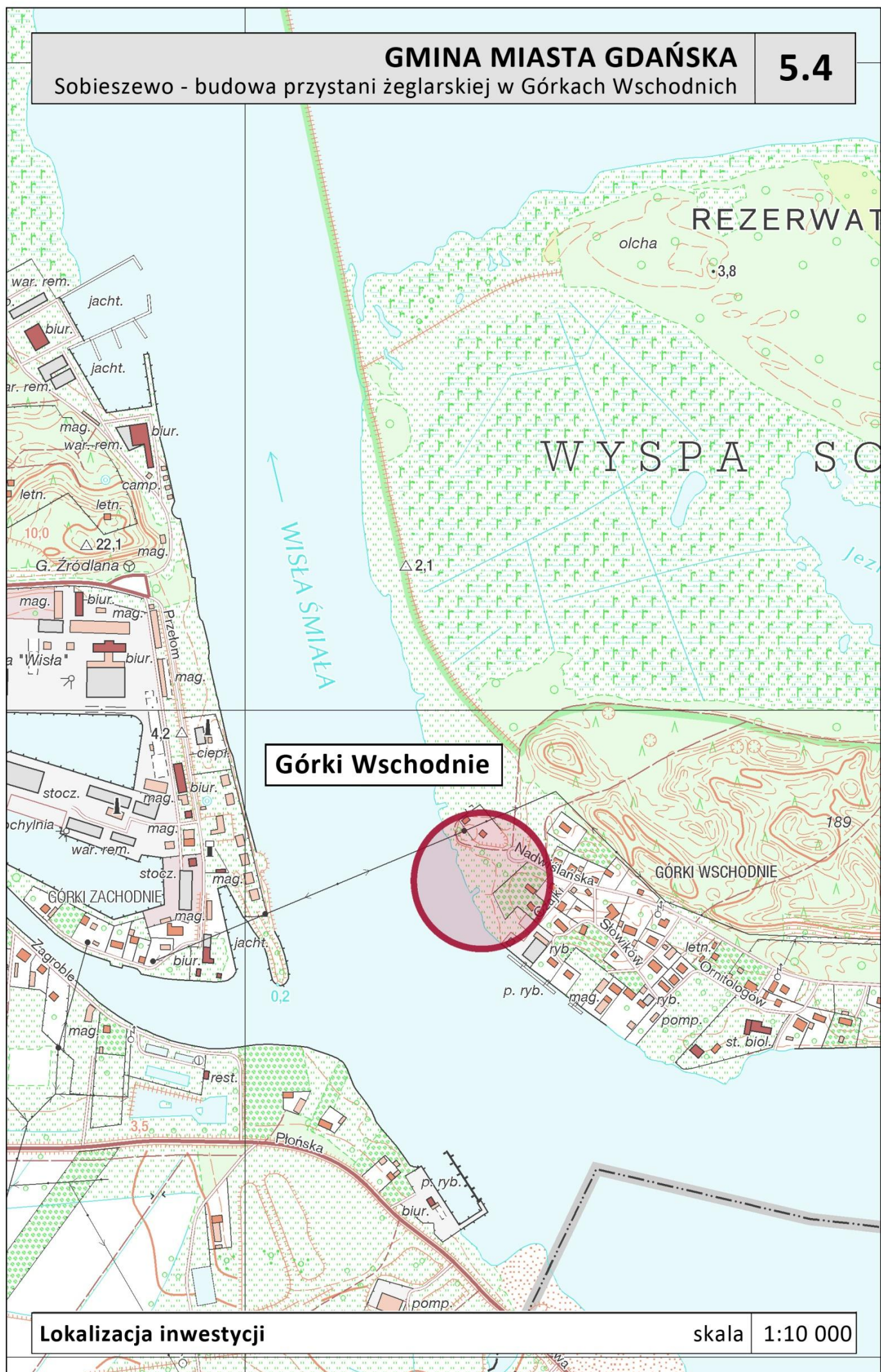


**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Górkach Wschodnie

GMINA MIASTA GDAŃSK		5.4
Nazwa zadania:	Sobieszewo - budowa przystani żeglarskiej w Górkach Wschodnich	
Opis zadania:	Celem zadania jest budowa przystani żeglarskiej na Wiśle Śmiałej. Program inwestycji obejmuje budowę nabrzeży i pomostów cumowniczych oraz zagospodarowania terenu przystani obejmujące budowę zaplecza sanitarnego, hangaru, budynku bosmanatu oraz utwardzenie nawierzchni pod parking oraz plac do zimowania jednostek.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.21.02 N, 18.47.23 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Miasto Gdańsk
Gmina:	Gdańsk
Miejscowość:	Gdańsk
Nr Działek (stan władania):	Obr. 139, dz. 5/5 – wodna (Skarb Państwa/Urząd Morski w Gdyni), k.w. GD1G/00270871/2; Obr. 139, dz. 5/3 (Skarb Państwa), k.w. GD1G/00195115/5; Obr. 139, dz. 73 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00056421/7; Obr. 139, dz. 74 (Skarb Państwa), k.w. GD1G/00200293/5; Obr. 139, dz. 72 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00056421/7; Obr. 139, dz. 29 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00056421/7;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	Ok. 1,3 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska; Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego;
Charakterystyka lokalizacji:	Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dzielnicy Sobieszewo, przy pętli na końcu ul. Nadwiślańskiej.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Obszar lokalizacji nie znajduje się w granicach obszarów Natura 2000. Teren przedsięwzięcia nie znajduje się w granicach obszarów i obiektów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody. Teren graniczy z rezerwatem „Ptasi Raj”.
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Brak infrastruktury hydrotechnicznej
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Teren niezagospodarowany

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Teren planowanej przystani



Fot.2 Teren planowanej przystani



Fot.3 Teren planowanej przystani, widok w kierunku pętli na ul. Nadwiślańskiej



Fot.4 Teren planowanej przystani



Fot. 5 Widok na Martwą Wisłę z terenu planowanej przystani



Fot.6 Nabrzeże porośnięte szuwarami wzdłuż terenu planowanej przystani

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dorga nr 501 na Wyspę Sobieszewską dalej ul. Nadwiślańską
Dostępność drogą wodną:	Martwa Wisła, dostępność z Zatoki Gdańskiej przez Wisłę Śmiałą
Dostępność komunikacji publicznej:	Komunikacja miejska miasta Gdańska
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Jest
Kanalizacja	Sieć wod-kan., brak kanalizacji deszczowej
Internet – wi-fi	Brak
Sanitariaty	W sezonie przy przystanku autobusowym ustawiane dwie toalety typu toi-toi.
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Inwestycja zlokalizowana w miejscu rozwidlenia Martwej Wisły, na prawym brzegu Wisły Śmiałej.
Rodzaj akwenu:	Morskie wody wewnętrzne.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Wisła Śmiała : od Ujścia do obrotnicy Wisły Śmiałej-Tor wodny - maksymalne zanurzenie 6,00m, szerokość toru wodnego 60 m, głębokość toru wodnego 7 m. Martwa Wisła - Droga wodna klasy V b.
Wahania poziomu wody:	Zmiany stanów wody na Martwej Wiśle i Wiśle Śmiałej uwarunkowane są stanem wody w Morzu Bałtyckim oraz na Zatoce Gdańskiej. Amplituda wahań średnich rocznych stanów wody w okresie wieloletnim jest nieznaczna, wynosi około 0,2 m. Rozpiętość wieloletnich skrajnych miesięcznych stanów wód jest znacząca i przekracza 0,7m. Można wyróżnić 2 fazy układu poziomów: obniżony poziom od lutego do czerwca i wyższy od średniego poziomu od lipca do grudnia. Wahania poziomu wody zależne od kierunku wiatru.
Jednostki pływające:	Na całej trasie należy uważać na ruch statków- także morskich, holowników, pchaczy z barkami i innych jednostek profesjonalnej żeglugi. Jachty do długości 12 metrów oraz inne jednostki których parametry pozwalają na poruszanie się po drogach wodnych klasy Vb; Małe jachty mieczowe oraz małe jachty żaglowe, balastowo-mieczowe.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Brak infrastruktury hydrotechnicznej;

nne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Występuje zjawisko lodowe. Fale do 0,6 m wysokości. Spiętrzenia sztormowe, maksymalne w okresie od września do lutego. Występuje zjawisko cofki, powodowane przez długotrwałe, silne wiatry północne. Prądy wody na Martwej Wiśle nie mają cech prądów rzecznych. Pomimo tego że na temat prędkości przepływów wody na Martwej Wiśle jest stosunkowo mało informacji można stwierdzić że przepływ charakteryzuje się dużą zmiennością w czasie, zakresie kierunków i prędkości. Zmienność prądów jest uwarunkowana zmianami poziomu wody w ujściu rzeki oraz warunkami anemobarycznymi. Ze względu na styk wodnych dróg śródlądowych z morskimi, oznakowanie nawigacyjne na większości jest kompatybilne z oznakowaniem morskim.- Głębokość na granicy szuwar 2 m;
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- XIX-wieczna śluza w Przegalinie, - Forsterówka w Orlu (dawna rezydencja gauleitera Alberta Forstera), - - stele ewangelickie przy kościele w Sobieszewie, - zabytkowe domy na Pastwie Sobieszewskiej,
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	- plaże i kąpieliska Wyspy Sobieszewskiej, - szlak pieszy po Wyspie Sobieszewskiej (10 km, kolor zielony), - szlak rowerowy im. Wincentego Pola (24 km, kolor niebieski), - rezerwat przyrody „Ptasi Raj” w Górkach Wschodnich i „Mewia Łacha” w Świbnie,

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 12 - 15 m.c. Lc= <6,0m - 1 m.c. dla tramwaju wodnego Budowa pomostów pływających WARIANT 1 Pomost A (3 miejsca cumownicze) - 1x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC; - 2x Montaż pala kotwiącego L=9,0m; - 1x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi; - 3x Y-bom dł. 6,0m bez chodni; - 1x Trap; Pomost A Pomost B (1 miejsce cumownicze dla tramwaju wodnego) - 8x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej	56 000 24 000 5 000 6 750 5 000 96 750 448 000

	dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	
	- 16x Montaż pała kotwiącego L=9,0m;	192 000
	- 1x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	5 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost B	650 000
	Pomost C (12 miejsc cumowniczych)	
	- 6x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	336 000
	- 12x Montaż pała kotwiącego L=9,0m;	144 000
	- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	20 000
	- 12x Y-bom dł. 6,0m bez chodni;	27 000
	- 2x Trap;	10 000
	Pomost C	537 000
	<u>WARIANT 1: Pomost A + Pomost B + Pomost C</u>	<u>1 283 750</u>
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 2	
	Pomost A (3 miejsca cumownicze)	
	- 1x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	30 000
	- 1x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	3 000
	- 1x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	5 000
	- 4x Boja cumownicza zakotwiczona;	3 200
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost A	46 200
	Pomost B (1 miejsce cumownicze dla tramwaju wodnego)	
	- 8x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	240 000
	- 8x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	24 000
	- 1x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	5 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost B	274 000
	Pomost C (12 miejsc cumowniczych)	
	- 6x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	180 000
	- 6x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	18 000
	- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane	20 000

	bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi; - 14x Boja cumownicza zakotwiczona; - 2x Trap; Pomost C WARIANT 2: Pomost A + Pomost B + Pomost C	11 200 10 000 239 200 559 400
	Budowa żurawia obrotowego	250 000
	Budowa pochylni (rampy) do wodowania z przyczep podłodziowych jachtów żaglowych i motorowych	175 000
	Umocnienie nabrzeża – 360,0m2	180 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	1 888 750
	SUMA 1 - WARIANT 2	1 164 400
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnie z pieszki z kostki, pow. ok. 870,0m2	130 500
	Nawierzchnie z pieszko-jezdne z kostki, pow. ok. 930,0m2	186 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 3 200,0m2	480 000
	Budowa budynku bosmanatu z bezobsługową toaletą z prysznicami, pow. ok. 510,0m2	1 836 000
	SUMA 2	2 632 500
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	150 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	120 000
	Budowa systemu monitoringu	45 000
	Budowa bramek i systemu bezpiecznego dostępu	34 000
	SUMA 3	349 000
SUMA 1+2+3		4 870 250 4 145 900

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Teren chronionego krajobrazu Planistyczno-prawne: - Granice administracyjne portu - Granice strefy ochrony konserwatorskiej Nawigacyjno-żeglugowe: Brak
Uwagi:	Koncepcja Programowo-Przestrzenna „Przystań żeglarska wraz z przystankiem tramwaju wodnego przy ul. Nadwiślańskiej w Sobieszewie w Gdańsku” z 2010 roku udostępniona przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

GMINA MIASTA GDAŃSK
Świbno - budowa przystani żeglarskiej

5.5



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

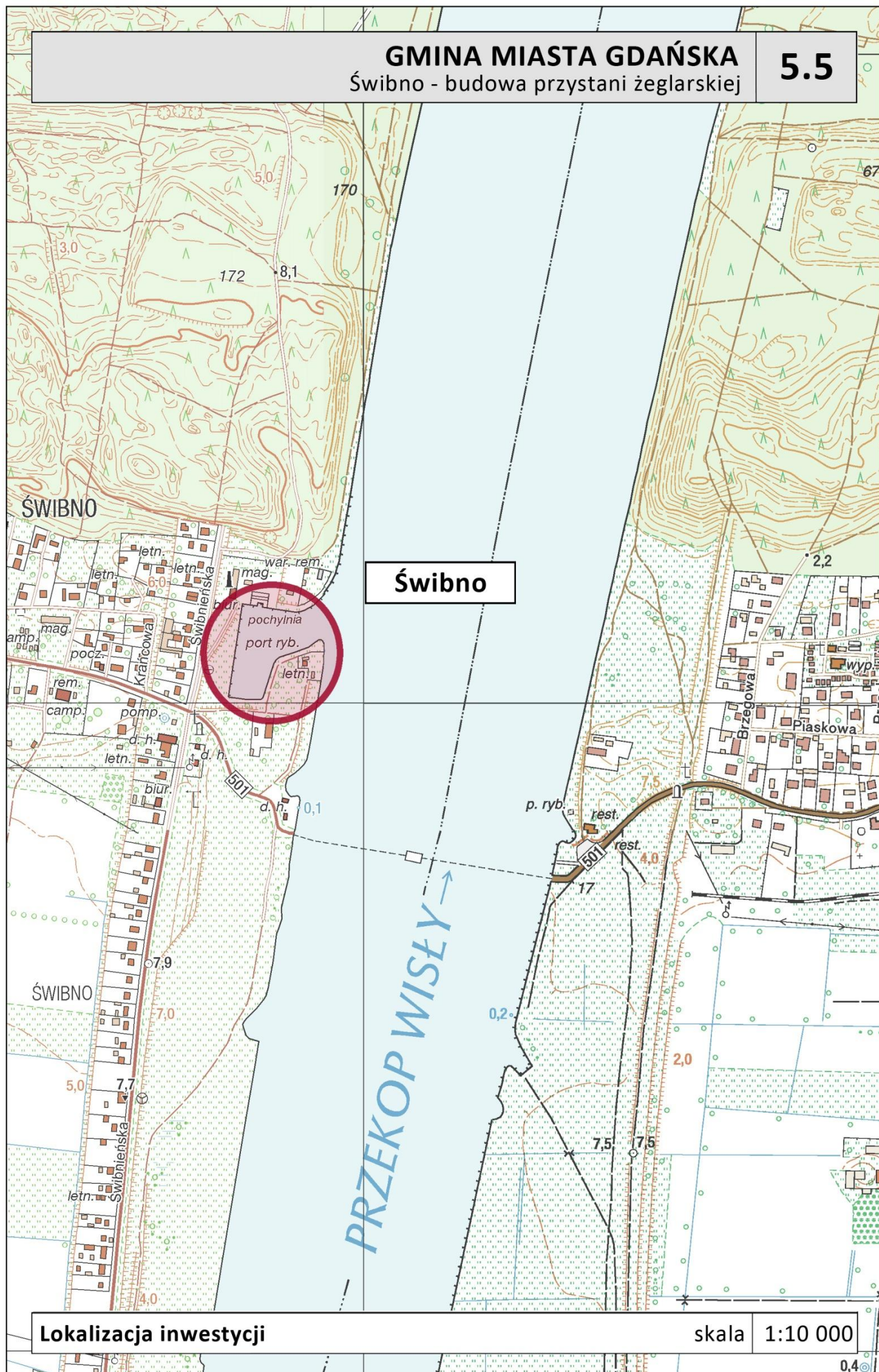


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO





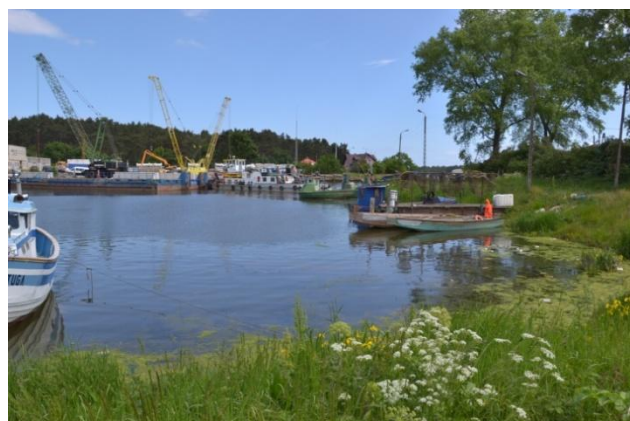
GMINA MIASTA GDAŃSK		5.5
Nazwa zadania:	Świbno - budowa przystani żeglarskiej	
Opis zadania:	Celem zadania jest budowa przystani żeglarskiej w basenie istniejącego portu rybackiego. Program inwestycji obejmuje umocnienie dwóch nabrzeży portowych wraz z budową pomostów cumowniczych, budowę budynku bosmanatu, zaplecza sanitarnego oraz zagospodarowanie terenu przystani.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.20.06 N, 18.56.08 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Miasto Gdańsk
Gmina:	Gdańsk
Miejscowość:	Gdańsk
Nr Działek (stan władania):	Obr. 142, dz. 243/2 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00048465/8; Obr. 142, dz. 243/3 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00048465/8; Obr. 142, dz. 241 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00034003/1; Obr. 142, dz. 242 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00034003/1; Obr. 142, dz. 231 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00056634/3; Obr. 142, dz. 244/2 (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00050876/9; Obr. 142, dz. 4 (Skarb Państwa/RZGW), k.w. GD1G/00218734/8; Obr. 142, dz. 240/3 (Skarb Państwa/RZGW), k.w. GD1G/00019028/1; Obr. 142, dz. 240/4 (Skarb Państwa/RZGW), k.w. GD1G/00218734/8;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	Około 1,49 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego
Charakterystyka lokalizacji:	Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na lewym brzegu Przekopu Wisły. Są to tereny zaplecza portu rybackiego oraz międzywale Przekopu Wisły, położone przy basenie portowym. Obiekt znajduje się w okolicach skrzyżowania ulicy Świbnieńskiej i M. Boguckiego, w dzielnicy Przegalina.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Obszar Natura 2000; W okolicy znajduje się Rezerwat przyrody „Mewia Łacha”.
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Basen portu rybackiego.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Teren nie zagospodarowany.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Kutry rybackie w Porcie Sobieszewo



Fot.2 Basen portowy



Fot.3 Obecny stan drogi na terenie portu rybackiego



Fot.4 Dalby – miejsce cumowania łodołamaczy zimą



Fot.5 Wejście do portu rybackiego



Fot.6 Kutry rybackie w porcie Świbno

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	- droga wojewódzka nr 501 na Wyspę Sobieszewską przez most pontonowy; - droga Ekspresowej S7, wjazd na wyspę przez most zwodzony nad Śluza w Przegalinie;
Dostępność drogą wodną:	Przekop Wisły
Dostępność komunikacji publicznej:	Komunikacja mieszak miasta Gdańska
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Prąd – tak, ale słabe zasilenia, brak wody
Kanalizacja	Nie
Internet – wi-fi	Nie
Sanitariaty	Nie
Monitoring	Nie
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Basen portu rybackiego zlokalizowany jest na lewym brzegu Przekopu Wisły, w niedalekiej odległości od przeprawy promowej Świbno - Mikoszewo
Klasa drogi wodnej:	Od miejscowości Tczew do granic z morskimi wodami wewnętrznymi, Wisła to Droga wodna klasy III, długość 32,7km. Rejon 3 żeglugi śródlądowej
Tor wodny (szerokość, głębokość):	- gwarantowanej głębokości tranzytowej do 1,8 m - minimalna szerokość toru wodnego 40 m,
Wahania poziomu wody:	Średni stan wody w Wiśle jest różny, od ok. 2,6 m w okolicach Białej Góry, ponad 3 m w Toruniu, aż do ponad 5 m od Gdańskiej Głowy do styku Ujścia. Na Wiśle występują wysokie wahania stanu wody. Wahania położenia zwierciadła wody dolnej Wisły mogą przekraczać nawet 7 m (w ciągu roku średnio ok. 4-5 m). Wiosenny wysoki stan wody związany jest ze spływem wód roztopowych.
Jednostki pływające:	Jednostki żeglugi śródlądowej oraz morskiej, których parametry pozwalają na poruszanie się po drodze wodnej klasy III.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	- basen portu rybackiego o wymiarach 160x190 m; - głębokość w porcie waha od 2 do 3 metrów; - niezagospodarowane nabrzeża, brak infrastruktury lądowej; - prowizoryczne pomosty cumownicze wykonane przez rybaków;
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Planowana inwestycja na terenie zalewowym podczas wysokich stanów wody. Przy Ujściu (Przekop Wisły) może występować zjawisko cofki wód z Zatoki Gdańskiej, spowodowane przez długotrwałe i silne wiatry północne. Występuje zjawisko zlodowacenia w sezonie zimowym oraz spływ kry w sezonie wiosennym. Przy silnym wietrze północnym fale mogą osiągać nawet 1 m wysokości. Bardzo silny prąd rzeki w nurcie (ok.3km/h), przy brzegach stosunkowo słaby. Wody Wisły często wzbierają, powodując powódzie. Droga wodna jest wytyczona i oznakowana dla żeglugi dziennej znakami

	pływającymi i brzegowymi.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- XIX-wieczna śluza w Przegalinie, - Forsterówka w Orlu (dawna rezydencja gauleitera Alberta Forstera), - stele ewangelickie przy kościele w Sobieszewie, - zabytkowe domy na Pastwie Sobieszewskiej,
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	- plaże i kąpieliska Wyspy Sobieszewskiej, - szlak pieszy po Wyspie Sobieszewskiej (10 km, kolor zielony), - szlak rowerowy im. Wincentego Pola (24 km, kolor niebieski), - rezerwat przyrody „Ptasi Raj” w Górkach Wschodnich i „Mewia Łacha” w Świbnie,

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 10 - 10 m.c. Lc= <10,0m	
	Budowa pomostów pływających WARIANT 1	
	Pomost A (10 miejsc cumowniczych)	
	- 6x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	336 000
	- 14x Montaż pała kotwiącego L=9,0m;	168 000
	- 8x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	40 000
	- 7x Y-bom dł. 10,0m bez chodni;	26 250
	- 8x Y-bom dł. 10,0m z chodnią;	60 000
	- 3x Trap;	24 000
	<u>WARIANT 1: Pomost A</u>	<u>654 250</u>
	Budowa pomostów pływających WARIANT 2	
	Pomost A (10 miejsc cumowniczych)	
	- 6x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	180 000
	- 6x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	18 000
	- 8x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	40 000
	- 18x Boja cumownicza zakotwiczona;	14 400
	- 3x Trap;	24 000
	<u>WARIANT 2: Pomost A</u>	<u>276 400</u>
	Budowa nabrzeża oczepowego – dł. 60,0m	240 000
	Umocnienie nabrzeża – 420,0m ²	210 000
	Roboty ziemne – ok. 585,0m ³	35 100

	SUMA 1 - WARIANT 1	1 139 350
	SUMA 1 - WARIANT 2	761 500
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnie z piesz z kostki, pow. ok. 1 430,0m ²	214 500
	Nawierzchnie z piesz-jezdne z kostki, pow. ok. 2 250,0m ²	450 000
	Nawierzchnia utwardzona z betonowych płyt ażurowych, pow. ok. 1 180,0m ²	118 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 4 470,0m ²	670 500
	Budowa budynku bosmanatu z bezobsługową toaletą z prysznicami, pow. ok. 220,0m ²	792 000
	SUMA 2	2 245 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	150 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	80 000
	Budowa systemu monitoringu	45 000
	Budowa bramek i systemu bezpiecznego dostępu	25 500
	SUMA 3	300 500
	SUMA 1+2+3: WARIANT 1	3 684 850
	SUMA 1+2+3: WARIANT 2	3 307 000

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: brak Planistyczno-prawne: - Obszar Chronionego Krajobrazu - Niepełne uzbrojenie terenu (Tylko woda i prąd) Nawigacyjno-żeglugowe brak
Uwagi:	Brak

**Kanał Na Sępce -
przebudowa Mostu Kamieniarskiego stałego na zwodzony i rozbudowa portu jachtowego**

GMINA MIASTA GDAŃSK

5.6



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl



**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



GMINA MIASTA GDAŃSKA

5.6

Kanał Na Stępcie - przebudowa Mostu Kamieniarskiego stałego na
zwodzony i rozbudowa portu jachtowego



Lokalizacja inwestycji

skala 1:10 000

GMINA MIASTA GDAŃSK		5.6
Nazwa zadania:	Kanał Na Stępce - przebudowa Mostu Kamieniarskiego stałego na zwozony i rozbudowa portu jachtowego	
Program inwestycji:	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych w Przystani jachtowej Marina Gdańsk. Program inwestycji obejmuje przebudowę Mostu Kamieniarskiego stałego na podnoszony, pogłębienie kanału oraz budowę pomostów pływających na zachodnim brzegu kanału.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.21.06 N, 18.39.42 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Miasto Gdańsk
Gmina:	Gdańsk
Miejscowość:	Gdańsk
Nr Działek (stan władania):	Obr. 99, dz. 14 – (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00045962/1; Obr. 99, dz. 15/1– wodna (Skarb Państwa), k.w. GD1G/00032146/1; Obr. 99, dz. 12/3 – (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00047879/6; Obr. 99, dz. 13/1– (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00045962/1; Obr. 100, dz. 17/7 – (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00031797/2; Obr. 100, dz. 17/8 – (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00031797/2; Obr. 100, dz. 17/9 – (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00031797/2; Numery działek mogą ulec zmianie podczas wykonywania dokumentacji technicznej przedsięwzięcia.
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	1,7ha
Uwarunkowania planistyczne:	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska. Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego nr 1103 oraz 1145.
Charakterystyka lokalizacji:	Teren inwestycji położony jest w obszarze Głównego Miasta w Gdańsku. Kanał na Stępce jest niedostępny od strony wody ze względu na dwa stałe mosty zamykające kanał z dwóch stron.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Brak
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Marina Gdańska wzdłuż nabrzeża Szafarnia na Nowej Motławie. Pozostałe nabrzeża są nieuregulowane, nieumocnione i nieprzystosowane do cumowania jednostek pływających.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- Most Kamieniarski stały; - Zabudowania wzdłuż ul. Ołowianka;

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Most stały do planowanej przebudowy



Fot.2 Kanał na Stępce – widok od strony mariny;
z prawej strony – wschodni brzeg



Fot.3 Kanał na Stępce



Fot.4 Kanał na Stępce – widok w stronę mariny;
z lewej strony – wschodni brzeg



Fot.5 Kanał na Stępce – widok na zachodni brzeg

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd ul. Ołowianka; w niedalekiej odległości droga wojewódzka 501
Dostępność drogą wodną:	Rzeka Motława, połączona z Martwą Wisłą
Dostępność komunikacji publicznej:	- Linie tramwajowe; - Linie autobusowe miejskie; - Linia tramwaju wodnego;
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Tak
Internet – wi-fi	Tak
Sanitariaty	Tak; wysoki standard w istniejącej marinie
Monitoring	Brak; jest możliwość podłączyć do istniejącej sieci monitoringu mariny
Odbiór ścieków i olei	Tak; w istniejącej marinie
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Kanał na Stępcie, odnoga rzeki Motława opływająca z zachodniej strony Wyspę Ołowianka w Gdańsku Śródmieście.
Rodzaj akwenu:	Rzeka nieuznana na mocy odrębnych przepisów za śródlądowe drogi wodne.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Tor wodny na rzece Motława: szerokość ok. 35 m; głębokość nawigacyjna 3,5 m; Dopuszczalne zanurzenie = 3,30m.
Wahania poziomu wody:	Występują spiętrzenia sztormowe (przeciętne ok. 50 cm).
Jednostki pływające:	Od strony Martwej Wisły dopłyniemy na stare Miasto każdą jednostką. Większa jednostka może mieć problem z obrotem. Dalej, za most Stągiewny, można wpłynąć jachtem z położonym masztem, motorówką, kajakiem czy łodzią wiosłową.
Stan obecny infrastruktury wodniackiej:	Na rzece Motława zlokalizowana jest Marina Gdańska; Kanał na Stępcie niezagospodarowany.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Motława jest rzeką nizinną, o niewielkim spadku a więc o niewielkim prądzie. Żeglując należy uważać na większe jednostki „Białej Floty” cumujące przy nabrzeżach Starego Miasta.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Zabytki Głównego Miasta; - Narodowe Muzeum Morskie; - Filharmonia Gdańska; - bastiony Opływu Motławy;
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	- nieurządzona zieleń wysoka wzdłuż kanału;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 44 - 44 m.c. Lc= <12,0m Budowa pomostów pływających WARIANT 1	

	Pomost A (18 miejsc cumowniczych)	
	- 8x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	448 000
	- 16x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	192 000
	- 5x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	25 000
	- 9x Y-bom dł. 12,0m bez chodni;	40 500
	- 8x Y-bom dł. 12,0m z chodnią;	72 000
	- 2x Trap;	16 000
	Pomost A	793 500
	Pomost B (26 miejsc cumowniczych)	
	- 13x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	728 000
	- 26x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	312 000
	- 9x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	45 000
	- 13x Y-bom dł. 12,0m bez chodni;	58 500
	- 12x Y-bom dł. 12,0m z chodnią;	108 000
	- 3x Trap;	24 000
	Pomost B	1 275 500
	Pomost C (0 miejsc cumowniczych)	
	- 3x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	168 000
	- 12x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	144 000
	- Budowa pływającego budynku sanitariatów ok. 75,0m ² ;	555 000
	Pomost C	867 000
	<u>WARIANT 1: Pomost A + Pomost B + Pomost C</u>	<u>2 936 000</u>
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 2	
	Pomost A (18 miejsc cumowniczych)	
	- 8x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	240 000
	- 8x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	24 000
	- 5x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	25 000
	- 19x Boja cumownicza zakotwiczona;	15 200
	- 2x Trap;	16 000
	Pomost A	320 200
	Pomost B (26 miejsc cumowniczych)	
	- 13x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	390 000

	- 13x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	39 000
	- 9x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	45 000
	- 27x Boja cumownicza zakotwiczona;	21 600
	- 3x Trap;	24 000
	Pomost B	519 600
	Pomost C (0 miejsc cumowniczych)	
	- 3x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	90 000
	- 8x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	24 000
	- Budowa pływającego budynku sanitariatów ok. 75,0m ² ;	555 000
	Pomost C	669 000
<u>WARIANT 2: Pomost A + Pomost B + Pomost C</u>		<u>1 508 800</u>
	Umocnienie nabrzeża - pow. ok. 650,0m ²	325 000
	Pogłębianie basenu przystani - pow. ok. 20 000,0m ³	800 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	4 061 000
	SUMA 1 - WARIANT 2	2 633 800
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Przebudowa mostu	3 000 000
	Nawierzchnie utwardzone piesze - ok. 16,0m ²	2 400
	Nawierzchnie utwardzone pieszo-jezdne - ok. 900,0m ²	180 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura - pow. ok. 1 370,0m ²	205 500
	SUMA 2	3 380 700
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	100 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	80 000
	Budowa bramek i systemu bezpiecznego dostępu	42 500
	Budowa systemu monitoringu	30 000
	SUMA 3	252 500
SUMA 1+2+3: WARIANT 1		7 694 200
SUMA 1+2+3: WARIANT 2		6 267 000

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Plan miejscowy nakazuje zachowanie istniejących drzew na działkach drogowych; Planistyczno-prawne: - Teren objęty strefą konserwatorskiej ochrony archeologicznej; - Teren objęty strefą ochrony ekspozycji historycznego Śródmieścia Gdańska; - Plan Miejskowy wskazuje lokalizację parkingów; Nawigacyjno-żeglugowe: - Duży stopień zamulenia dna;
Uwagi:	Brak

GMINA MIASTA GDAŃSK
Górki Zachodnie - rozbudowa i renowacja portu jachtowego

5.7



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

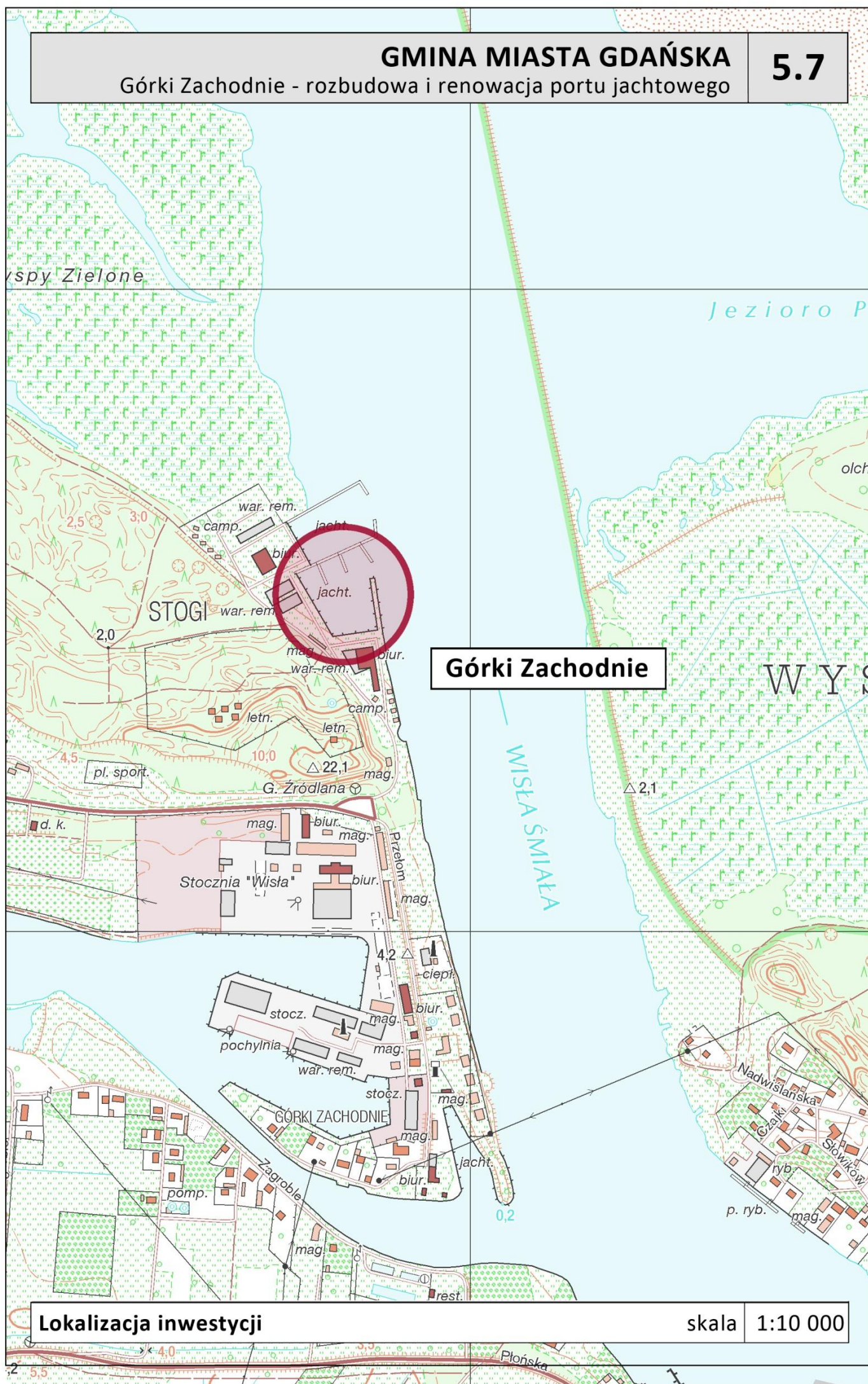


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO





Lokalizacja inwestycji

skala 1:10 000

GMINA MIASTA GDAŃSKA		5.7
Nazwa zadania:	Górki Zachodnie - rozbudowa i renowacja portu jachtowego	
Opis zadania:	Celem zadania jest modernizacja istniejącego basenu portu jachtowego. Zakres inwestycji obejmuje remont nabrzeża i pogłębienie dna basenu portowego, budowę nowych pomostów pływających i budowę nowego nabrzeża cumowniczego wzdłuż brzegu Wisły Śmiałej.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.21.26 N, 18.46.50 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Miasto Gdańsk
Gmina:	Gdańsk
Miejscowość:	Gdańsk
Nr Działek (stan władania):	Obr.273, dz. 22/26 – (Gmina Miasta Gdańska/MOSiR), k.w. GD1G/00065100/7; Obr.273, dz. 22/25 – (Gmina Miasta Gdańska/MOSiR), k.w. GD1G/00065100/7; Obr.273, dz. 14/13 – wodna (Skarb Państwa), k.w. GD1G/00241169/6; Obr.273, dz. 22/9 – wodna (Skarb Państwa), k.w. GD1G/00241169/6; Obr.272, dz. 1/2 – wodna (Skarb Państwa), k.w. GD1G/00270893/2; Obr.272, dz. 25/15 – (Gmina Miasta Gdańska), k.w. GD1G/00104102/7; (Obr.273, dz. 22/16 – (Skarb Państwa), k.w. GD1G/00031783/1); Numery działek mogą ulec uzupełnieniu podczas wykonywania dokumentacji technicznej przedsięwzięcia.
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	1,9 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska; Miejsowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego nr 1423;
Charakterystyka lokalizacji:	Teren inwestycji położony jest w Gdańskiej dzielnicy Krakowiec – Górki Zachodnie.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- częściowo leży na terenie obszaru Natura 2000 „Ostoja w Ujściu Wisły” PLH220044; - użytek ekologiczny „Zielone Wyspy na Wiśle Śmiałej” - w pobliżu obszarów Natura 2000 „Ujście Wisły” PLB220004, „Zatoka Pucka” PLB220005 oraz rezerwatu „Ptasi Raj”;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- nabrzeża; - pomosty cumownicze (zły stan techniczny); - dźwig do wodowania jednostek;
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- stara marina żeglarska (Jachtklub Stoczni Gdańskiej); - budynek mariny (pow. 1720 m ²); - garaże (pow. 113 m ²); - 2 hangary remontowe (pow. 566 m ² i 522 m ²);

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na basen, strona północna



Fot.2 Widok na basen, strona południowa



Fot.3 Widok na wyjście z basenu, strona wschodnia



Fot.4 Widok na nabrzeże, zachodnia strona basenu



Fot.5 Widok na nabrzeże Wisły, strona północna



Fot.6 Widok na nabrzeże Wisły, strona południowa

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Z drogi nr 89 dojazd ulicami: Sienna – Stryjowskiego – Kępna – Łowicka – Przełom
Dostępność drogą wodną:	Wisła Śmiała
Dostępność komunikacji publicznej:	Komunikacja miejska
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Jest
Kanalizacja	Brak przyłączenia do sieci – najbliższa sieć w ul. Łowieckiej; jest szambo
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Są; podstawowy standard w budynku socjalno-administracyjnym
Monitoring	Jest
Odbiór ścieków i olei	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Lewy brzeg Wisły Śmiałej.
Rodzaj akwenu:	Morskie wody wewnętrzne.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Wisła Śmiała : od Ujścia do obrotnicy Wisły Śmiałej-Tor wodny - maksymalne zanurzenie 6,00m, szerokość toru wodnego 60 m, głębokość toru wodnego 7 m.
Wahania poziomu wody:	Zmiany stanów wody na Martwej Wiśle i Wiśle Śmiałej uwarunkowane są stanem wody w Morzu Bałtyckim oraz na Zatoce Gdańskiej. Amplituda wahań średnich rocznych stanów wody w okresie wieloletnim jest nieznaczna, wynosi około 0,2 m. Rozpiętość wieloletnich skrajnych miesięcznych stanów wód jest znacząca i przekracza 0,7m. Można wyróżnić 2 fazy układu poziomów: obniżony poziom od lutego do czerwca i wyższy od średniego poziomu od lipca do grudnia. Wahania poziomu wody zależne od kierunku wiatru.
Jednostki pływające:	Na całej trasie należy uważać na ruch statków- także morskich, holowników, pchaczy z barkami i innych jednostek profesjonalnej żeglugi. Jachty do długości 12 metrów oraz inne jednostki których parametry pozwalają na poruszanie się po drogach wodnych klasy Vb; Małe jachty mieczowe oraz małe jachty żaglowe, balastowo-mieczowe.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Teren częściowo zagospodarowany – istniejący port jachtowy. Basen częściowo zamulony.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Występuje zjawisko lodowe. Spiętrzenia sztormowe, maksymalne w okresie od września do lutego. Występuje zjawisko cofki, powodowane przez długotrwałe, silne wiatry północne. Na Wiśle Śmiałej nie ma prądów o charakterze prądów rzecznych. Duża zmienność prądów jest uwarunkowana zmianami poziomu wody w ujściu rzeki oraz warunkami anemobarycznymi. Ze względu na styk wodnych dróg śródlądowych z morskimi, oznakowanie nawigacyjne na większości jest kompatybilne z oznakowaniem morskim.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	Brak walorów w bezpośredniej okolicy. Przystań zlokalizowana w granicach miasta Gdańska, Centrum Miasta w

	odległości ok. 10km.
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Rezerwat „Ptasi Raj”; - W okolicy Obszar Natura 2000;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 166	
	- 34 m.c. Lc= <6,0m	
	- 73 m.c. Lc= <8,0m	
	- 59 m.c. Lc= 12,0m	
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 1	
	Pomost A (56 miejsc cumowniczych)	
	- 6x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	336 000
	- 14x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	168 000
	- 9x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	45 000
	- 18x Y-bom dł. 8,0m bez chodni;	54 000
	- 20x Y-bom dł. 8,0m z chodnią;	120 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost A	728 000
	Pomost B (34 miejsca cumownicze)	
	- 5x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	280 000
	- 12x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	144 000
	- 9x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	45 000
	- 10x Y-bom dł. 6,0m bez chodni;	22 500
	- 10x Y-bom dł. 6,0m z chodnią;	45 000
	- 8x Y-bom dł. 8,0m bez chodni;	24 000
	- 8x Y-bom dł. 8,0m z chodnią;	48 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost B	613 500
	Pomost C (15 miejsca cumownicze)	
	- 4x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	224 000
	- 10x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	120 000
	- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	20 000
	- 8x Y-bom dł. 6,0m bez chodni;	18 000
	- 8x Y-bom dł. 6,0m z chodnią;	36 000

	- 1x Trap;	5 000
	Pomost C	423 000
	<u>Wariant 1: Pomost A + Pomost B + Pomost C</u>	<u>1 764 500</u>
Budowa pomostów pływających		
WARIANT 2		
Pomost A (56 miejsc cumowniczych)		
- 6x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;		180 000
- 6x Kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;		18 000
- 9x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;		45 000
- 38x Boja cumownicza zakotwiczona;		30 400
- 1x Trap;		5 000
	Pomost A	278 400
Pomost B (34 miejsca cumownicze)		
- 5x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;		150 000
- 5x Kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;		15 000
- 9x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;		45 000
- 36x Boja cumownicza zakotwiczona;		28 800
- 1x Trap;		5 000
	Pomost B	243 800
Pomost C (15 miejsc cumowniczych)		
- 4x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;		120 000
- 4x Kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;		12 000
- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;		20 000
- 16x Boja cumownicza zakotwiczona;		12 800
- 1x Trap;		5 000
	Pomost C	169 800
	<u>Wariant 2: Pomost A + Pomost B + Pomost C</u>	<u>692 000</u>
Nabrzeże D (38 miejsc cumowniczych)		
- Remont nabrzeża oczepowego – 300,0m;		750 000
- 10x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na nabrzeżu w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;		50 000
- 38x Boja cumownicza zakotwiczona;		30 400
- Pogłębienie dna basenu (ok. 18 000,0m3);		720 000
	Nabrzeże D	1 550 400
Nabrzeże E (46 miejsc cumowniczych)		
- Remont nabrzeża oczepowego – 230,0m;		575 000

	- 12x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na nabrzeżu w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi; - 47x Boja cumownicza zakotwiczona;	60 000
	Nabrzeże E	37 600
	SUMA 1 - WARIANT 1	3 987 500
	SUMA 1 - WARIANT 2	2 915 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnie z kostki betonowej, pow. ok. 1 120,0m ²	224 000
	SUMA 2	224 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	150 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej, w tym budowa instalacji do odbioru ścieków i olei	40 000
	Budowa systemu monitoringu	45 000
	SUMA 3	235 000
	SUMA 1+2+3: WARIANT 1	4 446 500
	SUMA 1+2+3: WARIANT 2	3 374 000

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Przyrodnicze: - Obszar Natura 2000; - Użytek ekologiczny Zielone Wyspy na Wiśle Śmiałej; Planistyczno - prawne: - Teren położony w granicach portu morskiego; - Istniejąca infrastruktura teleinformatyczna Marynarki Wojennej RP i telekomunikacyjna Straży Granicznej; Nawigacyjne: Brak
Uwagi:	Brak

JACHT KLUB IM. CONRADA

Jacht Klub im. Conrada - rozbudowa portu jachtowego

6.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

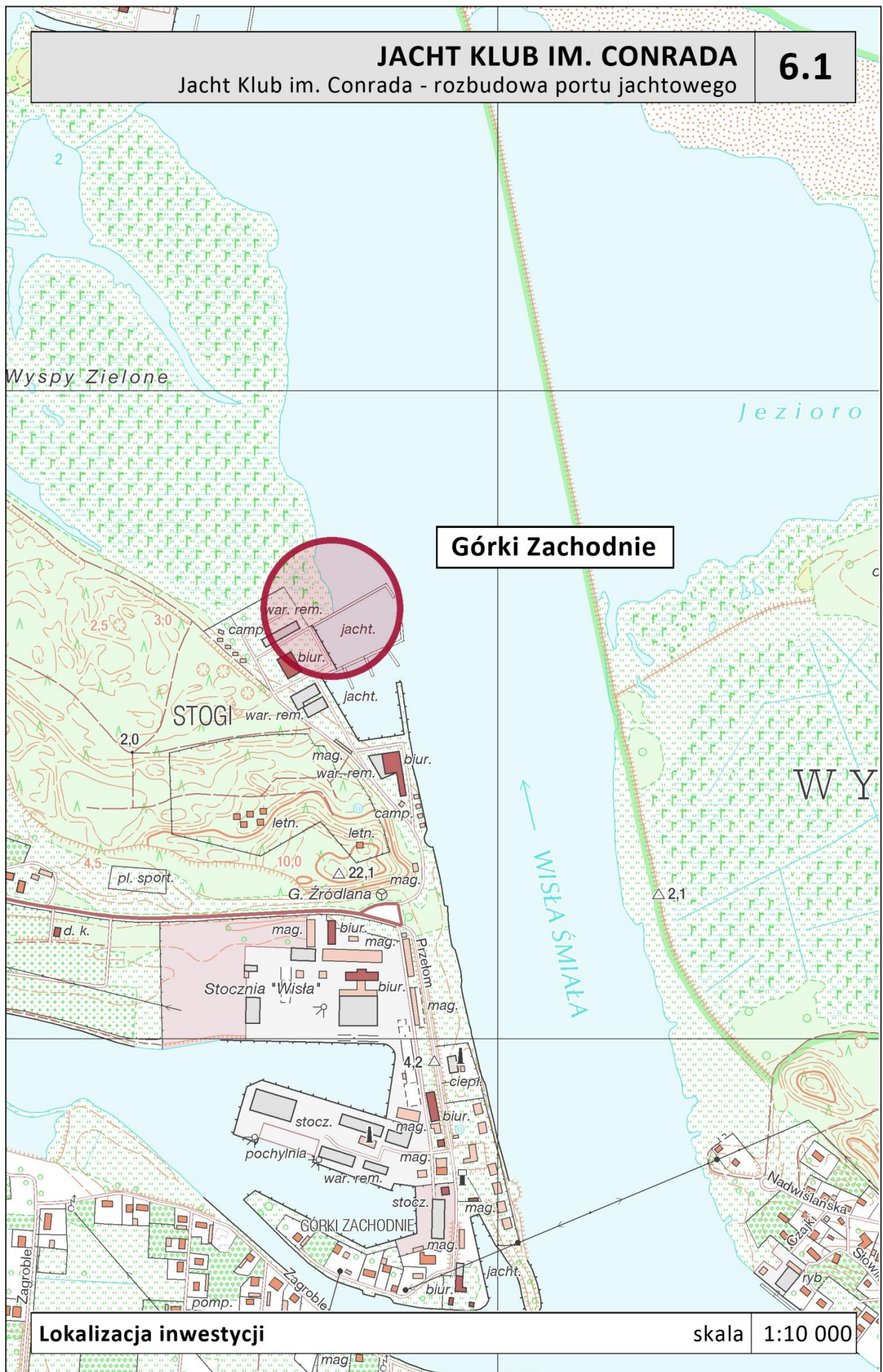


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





JACHT KLUB IM. CONRADA		6.1
Nazwa zadania:	Jacht Klub im. Conrada - rozbudowa portu jachtowego	
Opis zadania:	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych istniejącego portu jachtowego. Zakres inwestycji obejmuje budowę pomostów pływających, zmianę nawierzchni części dróg wewnętrznych, budowę obiektu bosmanatu wraz z sanitariatami oraz umocnienie nabrzeża.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.21.27 N, 18.46.48 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Gdańsk
Gmina:	Gdańsk
Miejscowość:	Gdańsk
Nr Działek (stan władania):	Działki nr 14/18, 14/19, 14/20. Księga Wieczysta GD1G/00085741/8 (użytkownik wieczysty);
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	Ok. 2,87 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdańska; Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego nr 1423;
Charakterystyka lokalizacji:	Teren inwestycji położony jest w Gdańskiej dzielnicy Krakowiec – Górki Zachodnie.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- częściowo leży na terenie obszaru Natura 2000 „Ostoja w Ujściu Wisły” PLH220044; - użytek ekologiczny „Zielone Wyspy na Wiśle Śmiałej” - w pobliżu obszarów Natura 2000 „Ujście Wisły” PLB220004, Zatoka Pucka” PLB220005 oraz rezerwatu „Ptasi Raj”;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- basen portowy; - pomosty cumownicze;
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- hangary remontowe; - domki kempingowe; - teren nieutwardzony przeznaczony na zimowanie jachtów;

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Pomost stały



Fot.2 Nabrzeże nieumocnione – lokalizacja projektowanego pomostu pływającego; z tyłu domki kempingowe dla żeglarzy



Fot.3 Bosmanat



Fot.4 Nabrzeże nieumocnione z widokiem na pomost stały



Fot.5 Miejsce zimowania jachtów – teren z drogami częściowo umocnionymi



Fot.6 Miejsce zimowania jachtów – teren z drogami częściowo umocnionymi

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Z drogi nr 89 dojazd ulicami: Sienna – Stryjowskiego – Kępna – Łowicka – Przełom
Dostępność drogą wodną:	Wisła Śmiała
Dostępność komunikacji publicznej:	Komunikacja miejska
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Brak (najbliższa sieć w ul. Łowieckiej)
Internet – wi-fi	Brak
Sanitariaty	Są, w złym stanie technicznym
Monitoring	Brak
Odbiór ścieków i olei	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Lewy brzeg Wisły Śmiałej;
Rodzaj akwenu:	Morskie wody wewnętrzne.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Wisła Śmiała : od Ujścia do obrotnicy Wisły Śmiałej-Tor wodny - maksymalne zanurzenie 6,00m, szerokość toru wodnego 60 m, głębokość toru wodnego 7 m.
Wahania poziomu wody:	Zmiany stanów wody na Martwej Wiśle i Wiśle Śmiałej uwarunkowane są stanem wody w Morzu Bałtyckim oraz na Zatoce Gdańskiej. Amplituda wahań średnich rocznych stanów wody w okresie wieloletnim jest nieznaczna, wynosi około 0,2 m. Rozpiętość wieloletnich skrajnych miesięcznych stanów wód jest znacząca i przekracza 0,7m. Można wyróżnić 2 fazy układu poziomów: obniżony poziom od lutego do czerwca i wyższy od średniego poziomu od lipca do grudnia. Wahania poziomu wody zależne od kierunku wiatru.
Jednostki pływające:	Na całej trasie należy uważać na ruch statków- także morskich, holowników, pchaczy z barkami i innych jednostek profesjonalnej żeglugi. Jachty do długości 12 metrów oraz inne jednostki których parametry pozwalają na poruszanie się po drogach wodnych klasy Vb; Małe jachty mieczowe oraz małe jachty żaglowe, balastowo-mieczowe.
Stan obecny infrastruktury wodniackiej:	Przystań żeglarska Jacht klubu im. Conrada. Pomost stały z miejscami do cumowania. Niezagospodarowane nabrzeże .
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Występuje zjawisko lodowe. Spiętrzenia sztormowe, maksymalne w okresie od września do lutego. Występuje zjawisko cofki, powodowane przez długotrwałe, silne wiatry północne. Na Wiśle Śmiałej nie ma prądów o charakterze prądów rzecznych. Duża zmienność prądów jest uwarunkowana zmianami poziomu wody w ujściu rzeki oraz warunkami anemobarycznymi. Ze względu na styk wodnych dróg śródlądowych z morskimi, oznakowanie nawigacyjne na większości jest kompatybilne z oznakowaniem morskim.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Brak walorów w bezpośredniej okolicy - Przystań zlokalizowana w granicach miasta Gdańska, Centrum Miasta w

	odległości ok. 10km
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Rezerwat „Ptasi Raj”; -W okolicy Obszar Natura 2000;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 64	
	- 18 m.c. Lc= <8,0m	
	- 22 m.c. Lc= <10,0m	
	- 24 m.c. Lc= <12,0m	
	Pomost stały A (22 miejsca cumownicze)	
	- 6x Pomost stały dł. 12,0m, szer. 2,8m, z pokładem: deska sosnowa;	600 000
	- 6x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	30 000
	- 34x Boja cumownicza zakotwiczona;	27 200
	Pomost A	657 200
	Pomost stały B	
	- 13x Pomost stały dł. 12,0m, szer. 2,8m, z pokładem: deska sosnowa;	1 300 000
	- 13x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	65 000
	Pomost B	1 365 000
	Budowa pomostów pływających WARIANT 1	
	Pomost C (16 miejsc cumowniczych)	
	- 3x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	168 000
	- 6x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	72 000
	- 3x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	15 000
	- 4x Y-bom dł. 12,0m bez chodni;	27 000
	- 5x Y-bom dł. 12,0m z chodnią;	72 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost C	359 000
	Pomost D (17 miejsc cumowniczych)	
	- 3x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	168 000
	- 6x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	72 000
	- 3x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z	15 000

	licznikami wraz z systemem obsługi;	
	- 4x Y-bom dł. 8,0m bez chodni;	12 000
	- 4x Y-bom dł. 8,0m z chodnią;	24 000
	- 3x Y-bom dł. 12,0m bez chodni;	13 500
	- 4x Y-bom dł. 12,0m z chodnią;	36 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost D	345 500
	Pomost E (9 miejsc cumowniczych)	
	- 3x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	168 000
	- 6x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	72 000
	- 3x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	15 000
	- 4x Y-bom dł. 8,0m bez chodni;	12 000
	- 4x Y-bom dł. 8,0m z chodnią;	24 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost E	296 000
	<u>Wariant 1: Pomost C + Pomost D + Pomost E</u>	<u>1 000 500</u>
	<u>Wariant 1</u>	
	<u>Pomost A + Pomost B + Pomost C + Pomost D + Pomost E</u>	<u>3 022 700</u>
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 2	
	Pomost C / Pomost D / Pomost E (16 miejsc cumowniczych)	90 000
	- 3x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	9 000
	- 3x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	15 000
	- 3x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	
	- 18x Boja cumownicza zakotwiczona;	16 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost A	135 000
	<u>Wariant 2: Pomost C + Pomost D + Pomost E</u>	<u>405 000</u>
	<u>Wariant 2</u>	
	<u>Pomost A + Pomost B + Pomost C + Pomost D + Pomost E</u>	<u>2 427 200</u>
	Budowa nabrzeża oczepowego, dł. ok. 32,0m	128 000
	Budowa pochylni (rampy) do wodowania z przyczep podłodziowych jachtów żaglowych i motorowych	175 000
	Umocnienie nabrzeża, pow. ok. 64,0m ²	32 000
	Roboty ziemne, ok. 176,0m ³	10 560
	SUMA 1 - WARIANT 1	3 370 060
	SUMA 1 - WARIANT 2	2 774 560
Przyjęte rozwiązania	Budowa budynku bosmanatu z sanitariatami, pow. ok.	700 000

projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	120,0m ²	
	Nawierzchnia utwardzona bet. płyty ażurowe, pow. ok. 2 300,0m ²	230 000
	Nawierzchnie utwardzone piesz, pow. ok. 335,0m ²	50 250
	Nawierzchnie utwardzone piesz-jezdne, pow. ok. 3 500,0m ²	700 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 2 420,0m ²	363 000
	SUMA 2	2 043 250
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	100 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej, w tym budowa instalacji do odbioru ścieków i olei	40 000
	Budowa systemu monitoringu	45 000
	SUMA 3	185 000
SUMA 1+2+3: WARIANT 1		5 598 310
SUMA 1+2+3: WARIANT 2		5 002 810

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Obszar Natura 2000 - Użytek ekologiczny Zielone Wyspy na Wiśle Śmiałej Planistyczno-prawne: - Teren położony w granicach portu morskiego - Istniejąca infrastruktura teleinformatyczna Marynarki Wojennej RP i telekomunikacyjna Straży Graniczne Nawigacyjno-żeglugowe: - brak
Uwagi:	Brak

AKADEMICKI KLUB MORSKI

Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego

7.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

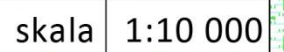


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





AKADEMICKI KLUB MORSKI		7.1
Nazwa zadania:	Akademicki Klub Morski – rozbudowa portu jachtowego	
Program inwestycji:	Celem zadania jest dodanie nowych miejsc cumowniczych i zwiększenie jakości zaplecza portu. Zakres inwestycji obejmuje budowę dwóch nowych pomostów, pogłębienie dna toru wodnego, zagospodarowanie terenu oraz budowę budynków: bosmanatu, sanitariatów i klubowego.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54°46,6' N, 018°22' E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Gdańsk
Gmina:	Gdańsk
Miejscowość:	Gdańsk- Górki Zachodnie
Nr Działek (stan władania):	Działki nr 14/12, 22/15, 22/14, Obręb 273S Gdańsk, ks. Wieczysta GD1g/00195458/1, (użytkowanie wieczyste);
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	3,3 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Studium możliwości „Zagospodarowanie zachodniego brzegu Wisły Śmiałej w Gdańsku”; Szczegółowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego w opracowaniu Biura Rozwoju Miasta Gdańsk, wyłożenie do konsultacji – kwiecień 2015, zatwierdzenie – czerwiec 2015;
Charakterystyka lokalizacji:	Przystań zlokalizowana na zachodnim brzegu rozlewiska Wisły Śmiałej w Górkach Zachodnich. Na wodzie pomosty i nabrzeża położone są na wodach otwartych rozlewiska jak na kanale i małej zatoczce przylegającej do brzegu przy ul. Stogi tzw. „oczko”. Kanał i jeziorko oddzielają lądowe tereny przystani od użytku ekologicznego „Zielone Łąki”. Od strony wschodniej przystań graniczy z Centralnym Ośrodkiem Sportu Akademickiego „Galion”.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Bezpośrednie sąsiedztwo obszaru Natura 2000 i użytku ekologicznego „Zielone Łąki”.
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- pomosty stałe (przystań o pojemności 125 stanowisk dla jachtów o długości w przedziale 6,0 m<LOA<12,0m)
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- plac do bazowania jachtów w sezonie zimowym - budynek sanitariatów o pow. ok. 30,0 m2. - kontenerowa bosmanka - kontener biurowy - 2 kontenery magazynowe - droga dojazdowa do nabrzeża oczepowego

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na pomosty i nabrzeże, strona zachodnia



Fot.2 Widok na pomosty, strona wschodnia



Fot.3 Widok na bosmanat



Fot.4 Widok na sanitariaty



Fot.5 Widok na nabrzeże i tor wodny do zatoczki, strona zachodnia



Fot.6 Widok na zatoczkę

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd ulicą miejską Stogi
Dostępność drogą wodną:	Wisła Śmiała; Połączenie tramwajem wodnym do centrum Gdańska;
Dostępność komunikacji publicznej:	Najbliższy przystanek komunikacji miejskiej w odległości ok. 2 km;
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Jest; szambo ekologiczne
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Są; niski standard
Monitoring	Brak
Odbiór ścieków i olei	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Przystań zlokalizowana jest niedaleko ujścia Wisły Śmiałej do Zatoki Gdańskiej, na jej lewym brzegu;
Rodzaj akwenu:	Morskie wody wewnętrzne.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Wisła Śmiała : od Ujścia do obrotnicy Wisły Śmiałej-Tor wodny - maksymalne zanurzenie 6,00m, szerokość toru wodnego 60 m, głębokość toru wodnego 7 m.
Wahania poziomu wody:	Zmiany stanów wody na Martwej Wiśle i Wiśle Śmiałej uwarunkowane są stanem wody w Morzu Bałtyckim oraz na Zatoce Gdańskiej. Amplituda wahań średnich rocznych stanów wody w okresie wieloletnim jest nieznaczna, wynosi około 0,2 m. Rozpiętość wieloletnich skrajnych miesięcznych stanów wód jest znacząca i przekracza 0,7m. Można wyróżnić 2 fazy układu poziomów: obniżony poziom od lutego do czerwca i wyższy od średniego poziomu od lipca do grudnia. Wahania poziomu wody zależne od kierunku wiatru.
Jednostki pływające:	Na całej trasie należy uważać na ruch statków- także morskich, holowników, pchaczy z barkami i innych jednostek profesjonalnej żeglugi. Jachty do długości 12 metrów oraz inne jednostki których parametry pozwalają na poruszanie się po drogach wodnych klasy Vb; Małe jachty mieczowe oraz małe jachty żaglowe, balastowo-mieczowe.
Stan obecny infrastruktury wodniackiej:	Przystań żeglarska Akademickiego Klubu Morskiego. Pomosty pływające oraz pomosty stałe wyposażone w y-bomy. Nabrzeże typu ciężkiego oraz nabrzeże skarpowe przystosowane do cumowania jachtów.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Występuje zjawisko lodowe. Spiętrzenia sztormowe, maksymalne w okresie od września do lutego. Występuje zjawisko cofki, powodowane przez długotrwałe, silne wiatry północne. Na Wiśle Śmiałej nie ma prądów o charakterze prądów rzecznych. Duża zmienność prądów jest uwarunkowana zmianami poziomu wody w ujściu rzeki oraz warunkami anemobarycznymi. Ze względu na styk wodnych dróg śródlądowych z morskimi, oznakowanie nawigacyjne na większości jest kompatybilne z oznakowaniem morskim.

OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	Brak walorów w bezpośredniej okolicy. Przystań zlokalizowana w granicach miasta Gdańska, Centrum Miasta w odległości ok. 10km.
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Rezerwat „Ptasi Raj”; - W okolicy Obszar Natura 2000;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 90	
	- 64 m.c. Lc= <6,0m	
	- 26 m.c. Lc= <8,0m	
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 1	
	Pomost A (30 miejsc cumowniczych)	
	- 5x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	280 000
	- 12x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	144 000
	- 8x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	40 000
	- 20x Y-bom dł. 6,0m bez chodni;	50 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost A	519 000
	Pomost B (34 miejsca cumownicze)	
	- 5x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	280 000
	- 12x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	144 000
	- 9x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	45 000
	- 21x Y-bom dł. 6,0m bez chodni;	47 250
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost B	521 250
	<u>Wariant 1: Pomost A + Pomost B</u>	<u>1 040 250</u>
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 2	
	Pomost A (30 miejsc cumowniczych)	
	- 5x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 3,0m, z pokładem: deska sosnowa;	190 000
	- 5x Kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	15 000
	- 8x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z	40 000

	licznikami wraz z systemem obsługi; - 21x Boja cumownicza zakotwiczona; - 1x Trap; Pomost A	16 800 5 000 266 800
	Pomost B (34 miejsca cumownicze) - 5x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 3,0m, z pokładem: deska sosnowa; - 5x Kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym; - 9x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi; - 35x Boja cumownicza zakotwiczona; - 1x Trap; Pomost B	150 000 15 000 45 000 28 000 5 000 243 000
	Wariant 2: Pomost A + Pomost B	509 800
	Remont nabrzeża oczepowego, dł. ok. 230,0m (26 miejsc cumowniczych)	575 000
	Pogłębienie dna toru wodnego, pow. ok. 3 000m ³	120 000
	Pogłębienie akwenu przystani na rozlewisku Wisły Śmiałej ok. 6 000m ³	240 000
	Umocnienie nabrzeża, pow. ok. 370,0m ²	185 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	2 160 250
	SUMA 1 - WARIANT 2	1 629 800
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Budowa budynku klubowo-szkoleniowego, pow. ok. 150,0m ²	608 000
	Budowa budynku bosmanatu pow. 30,0m ²	120 000
	Budowa pomieszczeń magazynowych pow. 350,0m ² (kontenery lub hale lekkiej konstrukcji w tym indywidualne boksy o konstrukcji drewnianej)	140 000
	Utwardzenie nawierzchni placu, pow. ok. 1 860,0m ²	186 000
	Utwardzenie nawierzchni dróg wewnętrznych, pow. ok. 590,0m ²	118 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 4 590,0m ²	688 500
	Utworzenie stanowisk obserwacji ptaków i dydaktyka ekologiczna (informacja)	15 000
	Podniesienie terenu do rzędnej +2,5 m, ok. 4 450m ³	182 000
	SUMA 2	2 057 500
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Instalacje odnawialnych źródeł energii (panele słoneczne, pompy ciepła)	190 000
	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	100 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej, w tym budowa instalacji do odbioru ścieków i olei	88 000
	Budowa bramek i systemu bezpiecznego dostępu	17 000
	Budowa systemu monitoringu	30 000
	SUMA 3	425 000
SUMA 1+2+3: WARIANT 1		4 642 750
SUMA 1+2+3: WARIANT 2		4 112 300

Szacunkowa wycena kosztów jest pogładowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Przyrodnicze: - Obszar Natura 2000; - Użytek ekologiczny Zielone Wyspy na Wiśle Śmiałej; Planistyczno -prawne: - Teren położony w granicach portu morskiego; - Istniejąca infrastruktura teleinformatyczna Marynarki Wojennej RP i telekomunikacyjna Straży Granicznej Nawigacyjno - żeglugowe: Brak
Uwagi:	Koncepcja zagospodarowania terenu została udostępniona przez AKM poprzez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

GMINA PRUSZCZ GDAŃSKI
Wiślinka - rozbudowa przystani żeglarskiej

8.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

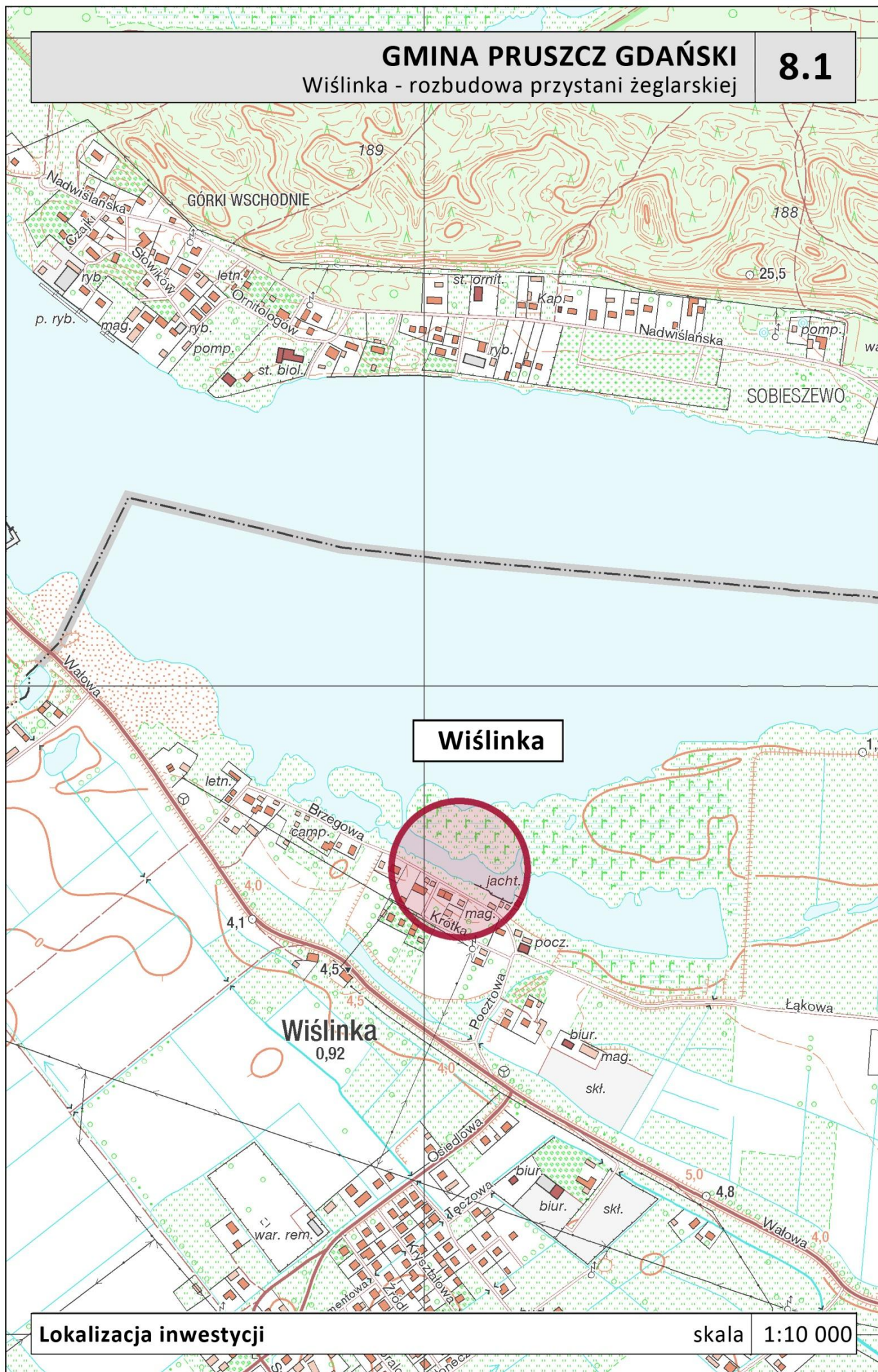


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





GMINA PRUSZCZ GDAŃSKI		8.1
Nazwa zadania:	Wiślinka - rozbudowa przystani żeglarskiej	
Opis zadania:	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych i udrożnienie toru wodnego. Program inwestycji obejmuje budowę pomostu cumowniczego wyposażonego w Y-bomy oraz przekop toru podejściowego o długości ok. 88m.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.20.28. N, 18.48.03 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Gdański
Gmina:	Pruszcz Gdański
Miejscowość:	Wiślinka
Nr Działek (stan władania):	dz. Nr. 5, obręb Wiślinka 0018, własność Skarb Państwa RZGW; dz. Nr. 4/1, obręb Wiślinka 0018, własność Gmina Pruszcz Gdański; dz. Nr. 2/1, obręb Wiślinka 0018, własność Gmina Pruszcz Gdański;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	Ok. 0,76 ha
Uwarunkowania planistyczne:	<u>Uchwała nr XXXIV/67/2013 Rady Gminy Pruszcz Gdański z dnia 29 sierpnia 2013r. W Sprawie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pruszcz Gdański – część nizinna A dotyczącego obrębów geodezyjnych Bogatka i Wiślinka z wyłączeniem terenu składowiska fosfogipsów oraz terenów przyległych;</u>
Charakterystyka lokalizacji:	Zadanie zlokalizowane jest w miejscowości Wiślinka w Gminie Pruszcz Gdański.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Brak
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- pomost pływający wyposażony w y-bomy; - betonowy slip do wodowania małych jednostek; - częściowo utwardzone nabrzeże kamienne;
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- budynek bosmanatu wraz z sanitariatami i hangarem na małe jednostki; - mała architektura: altanka, grill, stojak na rowery; - nawierzchnia utwardzona z płyt betonowych ażurowych,

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Budynek bosmanatu



Fot.2 Istniejące nabrzeże oraz pomost cumowniczy



Fot.3 Trap zejściowy na pomost pływający



Fot.4 Betonowy slip do wodowania jednostek



Fot.4 Tereny niezagospodarowane, miejsce lokalizacji planowanych pomostów



Fot.5 Lokalizacja planowanych pomostów wzdłuż toru podejściowego do istniejącej stacji

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd do Wiślinki droga nr 501 na Wyspę Sobieszewską
Dostępność drogą wodną:	Martwa Wisła
Dostępność komunikacji publicznej:	Komunikacja miejska miasta Gdańska
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Jest
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Brak
Sanitariaty	Są; Sanitariaty w nowym budynku bosmanatu; standard podstawowy
Monitoring	Jest
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Stacja zlokalizowana na lewym brzegu Martwej Wisły, na wysokości Wyspy Sobieszewskiej. Od toru żeglownego oddziela ją teren gęsto porośnięty szuwarami, tworząc małą, spokojną zatoczkę.
Rodzaj akwenu:	Martwa Wisła - Droga wodna klasy V b.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Minimalna szerokość szlaku żeglownego wynosi 50 m, minimalna głębokość tranzytowa 2,8m Głębokość średnia wynosi 4,7 m, przy czym głębokości są bardzo zróżnicowane.
Wahania poziomu wody:	Średni stan wody na śluzie w Przegalinie wynosi 5 m. Zmiany stanów wody na Martwej Wiśle uwarunkowane są stanem wody w Morzu Bałtyckim oraz na Zatoce Gdańskiej. Amplituda wahań średnich rocznych stanów wody w okresie wieloletnim jest nieznaczna, wynosi około 0,2 m. Rozpiętość wieloletnich skrajnych miesięcznych stanów wód jest znacząca i przekracza 0,7m. Można wyróżnić 2 fazy układu poziomów: obniżony poziom od lutego do czerwca i wyższy od średniego poziomu od lipca do grudnia. Wahania poziomu wody zależne od kierunku wiatru.
Jednostki pływające:	Dostęp do przystani dla małych jachtów mieczowych i mieczowo-balastowych oraz innych małych jednostek o zanurzeniu max. do 1,5 m. Na Martwej Wiśle: Na całej trasie należy uważać na ruch statków- także morskich, holowników, pchaczy z barkami i innych jednostek profesjonalnej żeglugi. Jachty do długości 12 metrów oraz inne jednostki których parametry pozwalają na poruszanie się po drogach wodnych klasy Vb; Małe jachty mieczowe oraz małe jachty żaglowe, balastowo-mieczowe.
Stan obecny infrastruktury wodniackiej:	Istniejąca infrastruktura hydrotechniczna stacyjny w bardzo dobrym stanie technicznym;
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Wąski i stosunkowo płytki kanał podejściowy do pomostu . Szerokość akwenu do manewrowania ok. 30 metrów. Na Martwej Wiśle: Występuje zjawisko lodowe. Fale do 0,6 m wysokości. Spiętrzenia sztormowe, maksymalne w okresie od września do lutego.

	Występuje zjawisko cofki, powodowane przez długotrwałe, silne wiatry północne. Prądy wody na Martwej Wiśle nie mają cech prądów rzecznych. Pomimo tego że na temat prędkości przepływów wody na Martwej Wiśle jest stosunkowo mało informacji można stwierdzić że przepływ charakteryzuje się dużą zmiennością w czasie, zakresie kierunków i prędkości. Zmienność prądów jest uwarunkowana zmianami poziomu wody w ujściu rzeki oraz warunkami anemobarycznymi. Ze względu na styk wodnych dróg śródlądowych z morskimi, oznakowanie nawigacyjne na większości jest kompatybilne z oznakowaniem morskim.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- stacja w Wiślinie znajduje się w 13 km od Centrum Gdańska
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	- atrakcyjna przyrodniczo Wyspa Sobieszewska oraz znajdujące się na niej Rezerwat Ptasi Raj oraz Rezerwat Mewia Łacha; - szlak Eurovelo;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 12 - 32 m.c. Lc= <6,0m Budowa pomostów pływających WARIANT 1 Pomost A (32 miejsca cumownicze) - 10x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC; 560 000 - 20x Montaż pala kotwiącego L=9,0m; 240 000 - 8x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi; 40 000 - 14x Y-bom dł. 6,0m bez chodni; 52 500 - 17x Y-bom dł. 6,0m z chodnią; 127 500 - 6x Trap; 48 000 <u>WARIANT 1: Pomost A</u> Budowa pomostów pływających WARIANT 2 Pomost A (32 miejsca cumownicze) - 10x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa; 300 000 - 10x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym; 30 000 - 8x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi; 40 000 - 34x Boja cumownicza zakotwiczona; 27 200	<u>1 068 000</u>

	- 6x Trap;	48 000
	WARIANT 2: Pomost A	445 200
	Umocnienie brzegu w postaci szczelnej ścianki winylowej – dł. ok. 230,0m	287 500
	Roboty ziemne – ok. 4 050,0m ³	162 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	1 517 500
	SUMA 1 - WARIANT 2	894 700
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Brak	-
	SUMA2	-
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	50 000
	Budowa systemu monitoringu	30 000
	Budowa bramek i systemu bezpiecznego dostępu	42 500
	SUMA 3	122 500
	SUMA 1+2+3: WARIANT 1	1 640 000
	SUMA 1+2+3: WARIANT 2	1 017 200

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Obszar w granicach korytarza ekologicznego - Obszar w granicach strefy ochrony ekspozycji Planistyczno-prawne: - Plan miejscowy ustala zakaz wygradzania terenów Nawigacyjno-żeglugowe: Brak odpowiednio głębokiego dojścia do przystani
Uwagi:	„Koncepcja rozwiązań projektowych rozbudowy stacji wodnej w Wiślince” udostępniona przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

MIASTO I GMINA NOWY DWÓR GDAŃSKI

Nowy Dwór Gdański - remont mostu zwodzonego

9.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

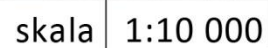


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





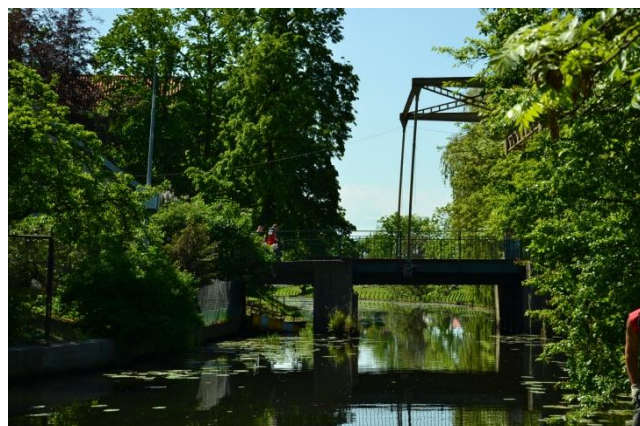
MIASTO I GMINA NOWY DWÓR GDAŃSKI		9.1
Nazwa zadania:	Nowy Dwór Gdański - remont mostu zwodzonego	
Opis zadania:	Celem zadania jest udrożnienie rzeki Tuga w celach żeglarskich w miejscowości Nowy Dwór Gdański. Zakres inwestycji obejmuje uruchomienie mostu zwodzonego wraz z oznakowaniem nawigacyjnym i drogowym oraz budowę nabrzeża cumowniczego.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54° N, 19° E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Nowodworski
Gmina:	Nowy dwór Gdański
Miejscowość:	Nowy dwór Gdański
Nr Działek (stan władania):	Most nie posiada nr działki, leży w ciągu ulicy Sikorskiego dz. nr 390/2, KW GD2M/00002061/5, własność Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	997 m2
Uwarunkowania planistyczne:	Studium: Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Nowy Dwór Gdański uchwalonego Uchwałą nr 343/XLIV/2014 Rady Miejskiej w Nowym Dworze Gdańskim z dnia 23 października 2014 r.; Plan miejscowy: Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Nowy Dwór Gdański uchwalony Uchwałą nr 259/XL/98 Rady Miejskiej w Nowym Dworze Gdańskim z dnia 3 kwietnia 1998 r. ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego nr 9 poz. 63 z 25 czerwca 1998 r.
Charakterystyka lokalizacji:	Most zlokalizowany w ciągu planowanej drogi wodnej I klasy rzeki Tugi – Wielkiej Świątej
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Brak
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Most trzyprzęsłowy, wsparty na przyczółkach i filarach pełnościennych. Przęsła skrajne są wykonane z betonu zbrojonego, natomiast przęsło środkowe stanowi stalowa płyta artotrapowa, która umożliwia podnoszenie tego przęsła. Most jest konstrukcją przedwojenną. W pierwotnej wersji przęsło środkowe było podnoszone mechanizmem zębatkowym. Zachowała się w dobrym stanie bramownica z przeciwwagą, ciągną połączone z przęsłem środkowym a także listwy zębate.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	n.d

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



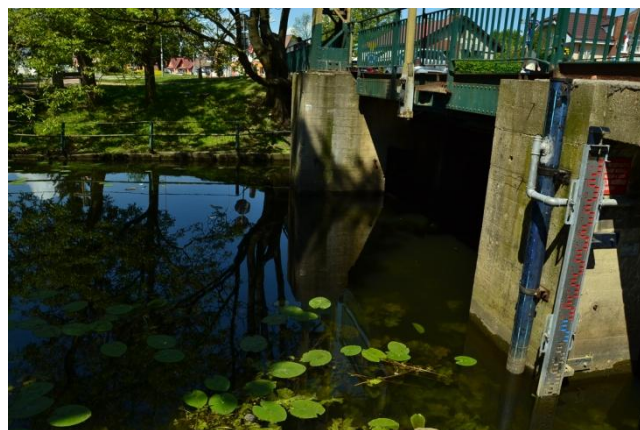
Fot.1 Asfaltowa nawierzchnia mostu do zdjęcia



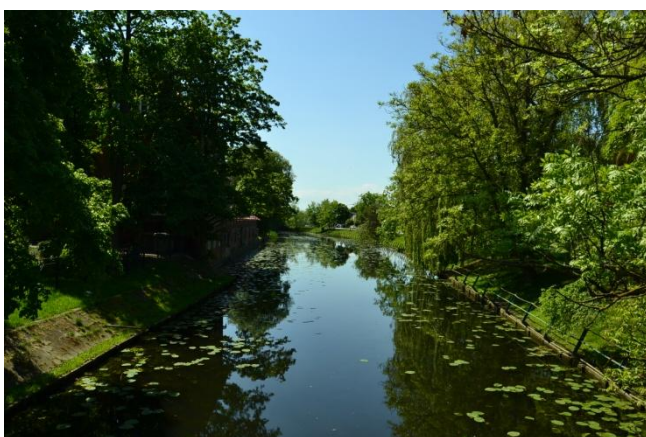
Fot.2 Sylweta mostu od strony północnej



Fot.3 Widok od strony południowej



Fot.4 Posadowienie mostu



Fot.5 Widok z mostu w kierunku południowym



Fot.6 Widok z mostu w kierunku północnym

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Most zlokalizowany jest w ciągu drogi gminnej nr 2348G;
Dostępność drogą wodną:	Rzeka Tuga
Dostępność komunikacji publicznej:	n.d
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Jest
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	n.d.
Sanitariaty	n.d.
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Most zlokalizowany jest na rzece Tudze w Nowym Dworze Gdańskim.
Rodzaj akwenu:	Rzeka Tuga nie jest sklasyfikowaną śródlądową drogą wodną. Rejon 4 żegluga śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Brak określonego toru wodnego. Głębokości na rzece Tuga wynoszą około 2 metry malejąc w górę rzeki.
Wahania poziomu wody:	Poziom wody jest zmienny i zależy głównie od siły i kierunku wiatru. W okresie długotrwałych wiatrów NW do NE poziom wody w SW części Zalewu oraz na rzekach Szarpawa i Tuga może podnieść się o 0,7 – 0,9 m a nawet więcej, ekstremalnie do 2 m. Przy wiatrach SE poziom wody opada znacznie poniżej poziomu średniego. Silne i szybkie wahania poziomu wody mogą stwarzać poważne niebezpieczeństwo nawigacyjne. W ciągu doby amplituda zmian poziomu wody może dojść nawet do 1,4 m. Największe wahania poziomu wody występują w SW akwenie Zalewu i ujściowych odcinkach rzek.
Jednostki pływające:	Obecnie rzeka Tuga dostępna jest jedynie dla kajaków, niewielkich jachtów motorowych, oraz niewielkich jachtów żaglowych z położonym masztem.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Stan techniczny mostu jest dobry (rok budowy 1996). Most jest nisko osadzony, co uniemożliwia przemieszczanie się pod nim jednostek pływających.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Brak oznakowania nawigacyjnego. Niegdyś był to szlak żeglowny od Nowego Stawu, obecnie dostępny tylko dla małych łodzi i kajaków. Obszary przybrzeżne porasta trzcina i sitowie. Na rzece Tuga występuje bogata roślinność pływająca utrudniająca żeglugę. Prąd występują w wyniku oddziaływania wiatru i są zgodne z jego kierunkiem. Na Tudze w wyniku zatrzymania przepływu wody na Szarpawie przez śluzę Gdańska Głowa nie występuje prąd inny niż wiatrowy. Na Tudze mogą się pojawić fale wiatrowe wywoływane oddziaływaniem wiatru, fale nie są wysokie. Ze względu na niskie zasolenie i usytuowanie, Tuga zamarza zimą, na ogół gładką powierzchnią.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Żuławski Park Historyczny;

	- Żuławski Ośrodek Kultury; - Parafia Przemienienia Pańskiego; - Wieża Ciśnień; - Żuławska Kolej Dojazdowa;
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	- Bogata szata roślinna porastająca brzegi rzeki Tugi; - Przyjazna małomiejska zabudowa

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	Przebudowa mostu	1 198 900
	Budowa nabrzeża oczepowego – 27,0m	108 000
	SUMA 1	1 306 900
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnie utwardzone pieszce, pow. ok. 90,0m ²	18 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 175,0m ²	26 250
	Oznakowanie nawigacyjne i drogowe	57 000
	SUMA 2	101 250
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Przebudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	100 000
	SUMA 3	100 000
SUMA 1+2+3		1 508 150

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: Brak Planistyczno-prawne: - Wyłączenie trasy drogowej na czas prowadzonych prac Nawigacyjno-żeglugowe: - Niezbędne nabrzeże dla postoju jednostek oczekujących na otwarcie mostu jest na niezgłoszonej działce
Uwagi:	Zadania udrażniające rzekę Tugę muszą być rozpatrywane wspólnie (zad. 9.1; 9.2; 18.1; 18.2)

MIASTO I GMINA NOWY DWÓR GDAŃSKI

Nowy Dwór Gdański - budowa przystani żeglarskiej

9.2



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

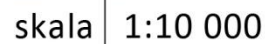


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





MIASTO I GMINA NOWY DWÓR GDAŃSKI		9.2
Nazwa zadania:	Nowy Dwór Gdański – budowa przystani żeglarskiej	
Opis zadania:	Celem zadania jest stworzenie przystani żeglarskiej w Nowym Dworze Gdańskim. Zakres inwestycji obejmuje powiększenie obszaru istniejącej zatoki, wykonanie slipu i mocowanie pływających pomostów cumowniczych.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54° N, 19° E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Nowodworski
Gmina:	Nowy Dwór Gdański
Miejscowość:	54° N, 19° E
Nr Działek (stan władania):	- działka 445/1, obręb 2, własność Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański, KW GD2M/00054416/8; - działka 389. obręb 2, własność Skarb Państwa, trwały zarząd Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, KW GD2M/00057960/7;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	0,30 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Studium: Zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Nowy Dwór Gdański uchwalonego Uchwałą nr 343/XLIV/2014 Rady Miejskiej w Nowym Dworze Gdańskim z dnia 23 października 2014 r.; Plan Miejscowy: Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Nowy Dwór Gdański uchwalony Uchwałą nr 259/XL/98 Rady Miejskiej w Nowym Dworze Gdańskim z dnia 3 kwietnia 1998 r. ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego nr 9 poz. 63 z 25 czerwca 1998 r.
Charakterystyka lokalizacji:	Planowana przystań żeglarska w ciągu drogi wodnej rzeki Tugi na prawym jej brzegu w pobliżu mostu przy ul. Sikorskiego. Jest to miejsce w centrum Nowego Dworu Gdańskiego za Żuławskim Centrum Kultury i Starostwem Powiatowym w sąsiedztwie Żuławskiego Parku Historycznego. Blisko punktów gastronomicznych i usługowych.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Brak
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- Kamienne umocnienie brzegu - Mała zatoczka z drewnianymi umocnieniami
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Teren zagospodarowany przez miasteczko ruchu drogowego i nową zadbaną małą architekturę. W bliskiej odległości znajduje się Dom Kultury, Biblioteka, Żuławski Park Historyczny oraz Starostwo Powiatowe.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na projektowaną przystań



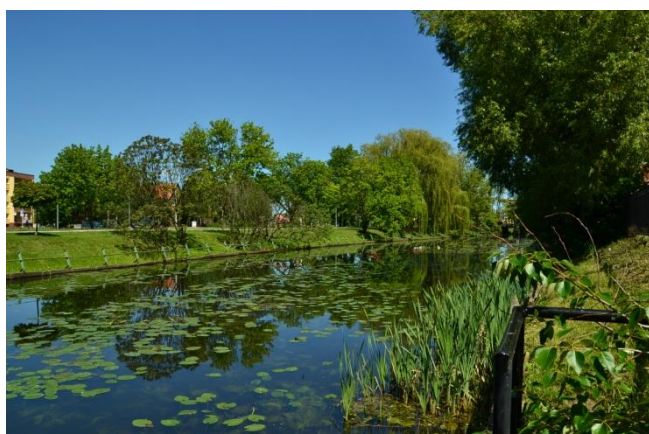
Fot.2 Zatoczka wodna do poszerzenia



Fot.3 Widok na zatoczkę z przeciwnego brzegu Tugi



Fot.4 Widok z przeciwnego brzegu Tugi na sąsiadującą zabudowę i pobliski most zwodzony



Fot.5 Widok z projektowanej przystani w kierunku północnym



Fot.6 Sąsiadujące miasteczko rowerowe

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Przystań położona jest przy ul. Sikorskiego, w centrum Nowego Dworu Gdańskiego.
Dostępność drogą wodną:	Rzeka Tuga – Święta.
Dostępność komunikacji publicznej:	Dworzec PKS, Żuławska Kolej Dojazdowa
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Jest
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Jest
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Lokalizacja znajduje się na rzece Tudze w miejscowości Nowy Dwór Gdański na jej prawym brzegu. Na zakolu rzeki.
Rodzaj akwenu:	Rzeka Tuga nie jest sklasyfikowaną śródlądową drogą wodną. Rejon 4 żeglugi śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Brak określonego toru wodnego. Głębokości na rzece Tuga wynoszą około 2 metry malejąc w górę rzeki.
Wahania poziomu wody:	Poziom wody jest zmienny i zależy głównie od siły i kierunku wiatru. W okresie długotrwałych wiatrów NW do NE poziom wody w SW części Zalewu oraz na rzekach Szarpawa i Tuga może podnieść się o 0,7 – 0,9 m a nawet więcej, ekstremalnie do 2 m. Przy wiatrach SE poziom wody opada znacznie poniżej poziomu średniego. Silne i szybkie wahania poziomu wody mogą stwarzać poważne niebezpieczeństwo nawigacyjne. W ciągu doby amplituda zmian poziomu wody może dojść nawet do 1,4 m. Największe wahania poziomu wody występują w SW akwenie Zalewu i ujściowych odcinkach rzek.
Jednostki pływające:	Rzeka Tuga nie jest sklasyfikowaną śródlądową drogą wodną. Rejon 4 żeglugi śródlądowej.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Drewniane paliki umacniające linię brzegową wymagają wymiany na nowe. Kamienne umocnienia ogólnie w stanie dobrym. Możliwe potrzebne miejscowe wymiany materiału
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Brak oznakowania nawigacyjnego. Niegdyś był to szlak żeglowny od Nowego Stawu, obecnie dostępny tylko dla małych łodzi i kajaków. Obszary przybrzeżne porasta trzcina i sitowie. Na rzece Tuga występuje bogata roślinność pływająca utrudniająca żeglugę. Prąd występują w wyniku oddziaływania wiatru i są zgodne z jego kierunkiem. Na Tudze w wyniku zatrzymania przepływu wody na Szarpawie przez służę Gdańska Głowa nie występuje prąd inny niż wiatrowy. Na Tudze mogą się pojawić fale wiatrowe wywoływane oddziaływaniem wiatru, fale nie są wysokie. Ze względu na niskie zasolenie i usytuowanie, Tuga zamarza zimą, na ogół gładką powierzchnią.

OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Żuławski Park Historyczny; - Żuławski Ośrodek Kultury; - Parafia Przemienienia Pańskiego; - Wieża Ciśnień; - Żuławska Kolej Dojazdowa;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Bogata szata roślinna porastająca brzegi rzeki Tugi; - Przyjazna małomiejska zabudowa

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 19 - 19 m.c. Lc= <6,0m	
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 1	
	Pomost A (12 miejsc cumowniczych)	
	- 7x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	392 000
	- 14x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	168 000
	- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	20 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost A	585 000
	Pomost B (7 miejsc cumowniczych)	
	- 3x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	112 000
	- 6x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	48 000
	- 3x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	10 000
	- 4x Y-bom dł. 6,0m bez chodni;	6 750
	- 5x Y-bom dł. 6,0m z chodnią;	13 500
	- 2x Trap;	5 000
	Pomost B	195 250
	<u>WARIANT 1: Pomost A + Pomost B</u>	<u>780 250</u>
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 2	
	Pomost A (12 miejsc cumowniczych)	
	- 7x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	210 000
	- 7x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	21 000

	- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	20 000
	- 1x Trap;	
	Pomost A	5 000
	Pomost B (7 miejsc cumowniczych)	256 000
	- 2x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	60 000
	- 4x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	12 000
	- 2x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	10 000
	- 8x Boja cumownicza zakotwiczona;	
	- 1x Trap;	6 400
	Pomost B	5 000
	<u>WARIANT 2: Pomost A + Pomost B</u>	93 400
		359 400
	Budowa pochylni (rampy) do wodowania z przyczep podłodziowych jachtów żaglowych i motorowych	175 000
	Roboty ziemne – ok. 996,0m ³	39 540
	SUMA 1 - WARIANT 1	799 240
	SUMA 1 - WARIANT 2	470 240
	Nawierzchnie z pieszo-jezdne z kostki, pow. ok. 320,0m ²	64 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 166,0m ²	24 900
	Budowa sezonowej bezobsługowej toalety z prysznicami, pow. ok. 48,0m ²	90 000
	SUMA 2	178 900
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	50 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	40 000
	Budowa systemu monitoringu	15 000
	Budowa bramek i systemu bezpiecznego dostępu	17 000
	SUMA 3	122 000
	SUMA 1+2+3: WARIANT 1	1 100 140
	SUMA 1+2+3: WARIANT 2	771 140

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Flora rzeczna pod ochroną - Brak zgody RZGW na umocnienie brzegów
---	---

	Planistyczno-prawne: - Powiększenie pojemności zatoczki wymaga zmiany planu miejscowego Nawigacyjno-Zeglugowe - Istniejący basen ma niewystarczającą powierzchnię na program przystani - Brak oznakowanej trasy wodnej
Uwagi:	Zadania udrażniające rzekę Tugę muszą być rozpatrywane wspólnie (zad. 9.1; 9.2; 18.1; 18.2)

GMINA PUCK
Osłonino i Rzucewo - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck

10.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

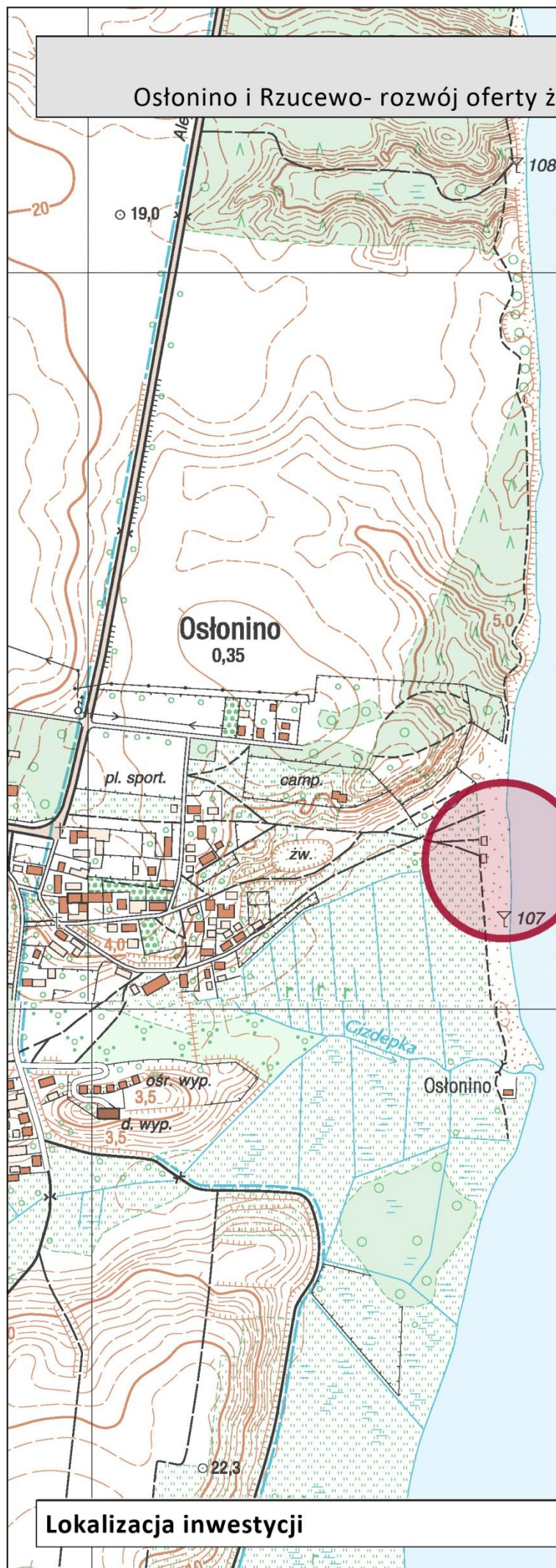


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

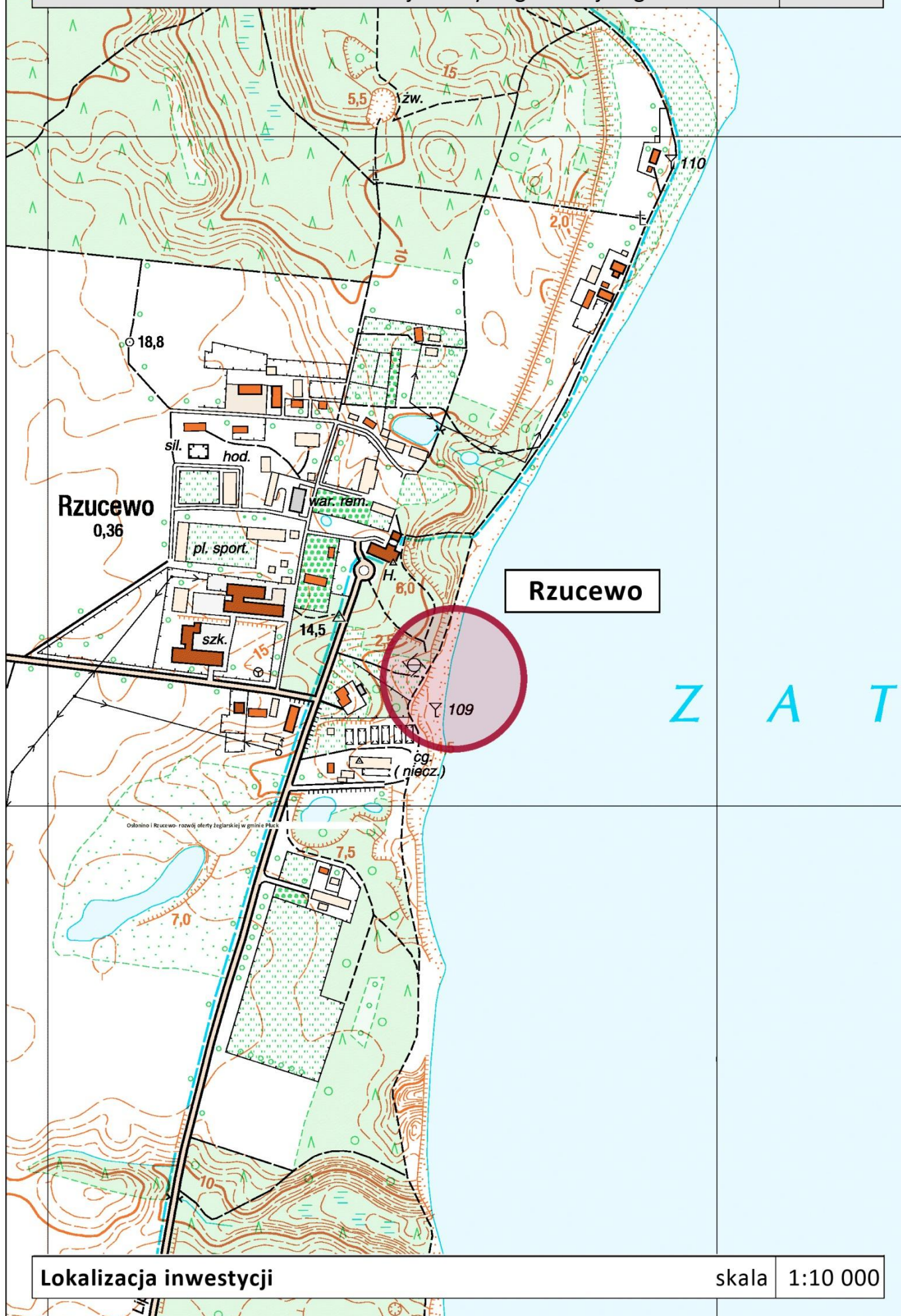


UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO





Ośłonino



GMINA PUCK		10.1
Nazwa zadania:	Ośłonino i Rzucewo - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	
Opis zadania:	Celem zadania jest rozwinięcie istniejącej oferty żeglarskiej. Program inwestycji obejmuje działania w dwóch lokalizacjach. W Ośłoninie – przedłużenie pomostu pływającego, zagospodarowanie nabrzeża i budowa sezonowego obiektu sanitariatów. W Rzucewie – przedłużenie pomostu pływającego i budowa sezonowego obiektu sanitariatów.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	Ośłonino – N54° 40' 5.80", E18° 27' 57.78" Rzucewo – N54° 41' 10.33", E18° 27' 58.33"
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Pucki
Gmina:	Puck
Miejscowość:	Ośłonino Rzucewo
Nr Działek (stan władania):	Ośłonino: własność Gminy Puck: - 4/32 kw 17046, 187 kw 17046, 4/35 kw 17046, 4/33 kw 17046; własność Skarbu Państwa: - dz. 1/2 Rzucewo: - 177/3 karta 224, 167/1, 167/9;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	Ośłonino: 1,78ha Rzucewo: 0,35ha
Uwarunkowania planistyczne:	Ośłonino: Plan miejscowy: Uchwała nr XXXIV/123/09 z dnia 4 grudnia 2009, oraz uchwała nr X/76/07 z dnia 27 sierpnia 2007r. Rzucewo: Plan miejscowy: Uchwała nr X/76/07 z dnia 27 sierpnia 2007r.
Charakterystyka lokalizacji:	Lokalizacje znajdują się nad Zatoką Pucką, mniej więcej w połowie odległości między Rewą a Puckiem.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Granica i otulina Nadmorskiego Parku Krajobrazowego, granica obszaru NATURA 2000 Zatoka Pucka oraz Zatoka Pucka i Półwysep Helski, pas techniczny brzegu morskiego
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Ośłonino: Na terenie istnieje pomost pływający wraz ze stałym przyczółkiem. Obok pomostu znajduje się szczątkowa rampa do wodowania jednostek. Rzucewo: Na terenie istnieje pomost pływający wraz ze stałym przyczółkiem. Obok pomostu znajduje się szczątkowa rampa do wodowania jednostek.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Ośłonino: Teren jest niezagospodarowany. Rzucewo: Na terenie są umocnione drogi jezdne i piesze oraz elementy małej architektury.

**DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA
OSŁONINO**



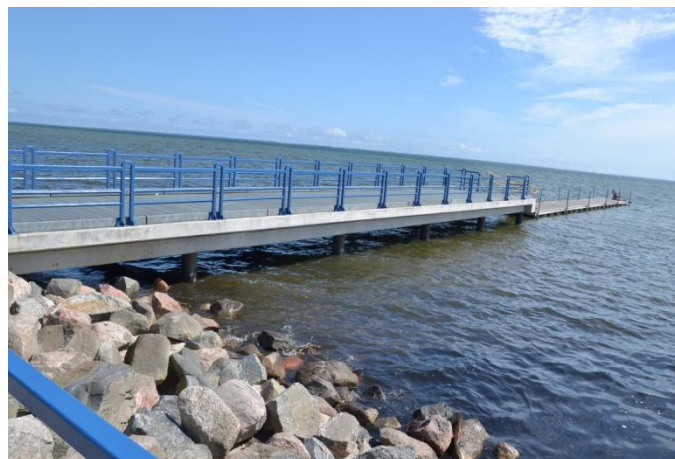
Fot.1 Widok na teren inwestycji, w stronę południową



Fot.2 Widok na teren inwestycji, w stronę północną



Fot.3 Widok na stały przyczółek pomostu,
w stronę północną



Fot.4 Widok na stały przyczółek i pomost,
w stronę północną



Fot.5 Widok na pochylnię do wodowania jednostek,
w stronę południową



Fot.6 Widok na pochylnię do wodowania jednostek,
w stronę południową

**DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA
RZUCEWO**



Fot.1 Widok na pomost, w stronę południową



Fot.2 Widok na stały przyczółek, w stronę wschodnią



Fot.3 Widok na przyczółek, w stronę zachodnią



Fot.4 Widok na pomost pływający, w stronę wschodnią



Fot.5 Widok na rampę do wodowania, od strony pomostu



Fot.6 Widok na rampę, od strony lądu

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Oślonino: Niebezpośredni dojazd do drogi wojewódzkiej nr 216 Rzucewo: Niebezpośredni dojazd do drogi wojewódzkiej nr 216
Dostępność drogą wodną:	Zatoka Pucka
Dostępność komunikacji publicznej:	Oślonino: PKS; duża odległość od przystanku Rzucewo: PKS
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Oślonino: Brak Rzucewo: Są
Kanalizacja	Oślonino: Brak Rzucewo: Jest
Internet – wi-fi	Oślonino: Brak Rzucewo: Brak
Sanitariaty	Oślonino: Brak Rzucewo: Są, wysoki standard w Zamku
Monitoring	Oślonino: Brak Rzucewo: Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Istniejące pomosty zlokalizowane są w miejscowościach Oślonino i Rzucewo, na Wewnętrznej Zatoce Puckiej.
Rodzaj akwenu:	Zatoka Pucka to obszar morskich wód osłoniętych oraz rejon 2 żeglugi śródlądowej. Wewnętrzna Zatoka Pucka (na zachód od Rybitwiej Mielizny).
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Głębokości w Wewnętrznej Zatoce Puckiej wynoszą ok. 3 m, w strefie przybrzeżnej 0,5-1,5 m. Brak torów podejściowych do pomostów, głębokość ok.0,6- 1,0 m.
Wahania poziomu wody:	Wahania poziomu wody w Zatoce Puckiej uzależnione są przede wszystkim od sytuacji anemobarycznej nad Bałtykiem Południowym. Średni poziom wód w Zatoce Puckiej (dane z lat 1961-1975) wynosi dla Zewnętrznej Zatoki Puckiej 502,73 cm, a dla Zalewu Puckiego 500,50 cm. Przebieg średnich miesięcznych poziomów wód w Zatoce Puckiej, podobnie jak w Zatoce Gdańskiej, zbliżony jest do sezonowych wahań w Morzu Bałtyckim. Występują w nim dwie fazy: obniżonych poziomów od lutego do czerwca i podwyższonych od lipca do grudnia. Główne maksimum występuje w sierpniu, minimum zaś w lutym lub marcu. Amplituda wahań poziomu wód zależy również od wiatrów wiejących nad całym Bałtykiem, jak i od wiatrów lokalnych. Poziom wody podnosi się przy wiatrach WSW - N - ENE, a opada przy pozostałych kierunkach. Wahania te maksymalnie dochodzą do 1 m (średnio ok. 30 cm) Skrajne wahania poziomu morza w Zatoce Puckiej związane są ze sztormami.
Jednostki pływające:	Inwestycja przeznaczona dla sprzętu sportowego np. windsurfingu,

	jednostek o małym zanurzeniu i jachtów mieczowych;
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Oślonino: Pomost – dobry, rampa – zły Rzucewo: Pomost – dobry, rampa – zły
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Zafalowanie w Wewnętrznej Zatoce Puckiej jest na ogół dużo mniejsze niż na Zewnętrznej Zatoce Puckiej. Wysokość średniej fali na Zatoce Puckiej wynosi 0,2 m, średnia fala sztormowa 0,6 m, max. 1,2 m. Wiatry sztormowe przeważają z kierunku południowo – zachodniego, zachodniego i północno – zachodniego. Małe falowanie wynika z oddzielenia wewnętrznego akwenu od Zatoki Puckiej Zewnętrznej, Rybitwii Mielizna. W okresie zimowym dochodzi do częstych zalodzeń Zatoki Puckiej. Na przebieg zjawisk lodowych decydujące znaczenie mają małe głębokości Zalewu Puckiego oraz wynikająca z tego mała pojemność cieplna, powodują że szybciej ulega on wychłodzeniu co sprzyja powstawaniu lodu. W rejonie tym przeważa lód stały o przeciętnej, maksymalnej grubości 25 cm.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Park Kulturowy Osada łowców fok w Rzucenie; - Zespół pałacowo-parkowy w Rzucenie - Zamek Jan III Sobieski;
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	- obszar Nadmorskiego Parku Krajobrazowego; - Cypel Rzucewski; - Rybitwia Mielizna; - Plaże w Oślonieniu;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	OSŁONINO Budowa pomostu pływającego	
	- 6x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	180 000
	- 6x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym lub jednorazowe palowanie sezonowe;	18 000
	Pomost	198 000
	OSŁONINO Umocnienie nabrzeża – 75,0m ²	37 500
	OSŁONINO Budowa pochylni (rampy) do wodowania z przyczep podłodziowych jachtów żaglowych i motorowych	175 000
SUMA 1: OSŁONINO		410 500
	RZUCEWO Budowa pomostu pływającego	
	- 6x Ponton pływający konstrukcji stalowej	180 000

	dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa; - 6x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym lub jednorazowe palowanie sezonowe;	18 000
	Pomost	198 000
	OSŁONINO Umocnienie nabrzeża – 19,0m2	9 500
	RZUCEWO Budowa pochylni (rampy) do wodowania z przyczep podłodziowych jachtów żaglowych i motorowych	175 000
	SUMA1: RZUCEWO	382 500
	SUMA 1: OSŁONINO + RZUCEWO	793 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	OSŁONINO Budowa budynku bosmanatu z sanitariatami, pow. zabudowy ok. 120,0m2	700 000
	OSŁONINO Nawierzchnie piesze z kostki, pow. ok. 2 470,0m2	370 500
	OSŁONINO Nawierzchnie jezdne z kostki, pow. ok. 3 210,0m2	642 000
	OSŁONINO Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 6 700,0m2	1 005 000
	SUMA 2: OSŁONINO	2 717 500
	RZUCEWO Budowa sezonowego budynku sanitariatów, pow. zabudowy ok. 45,0m2	90 000
	RZUCEWO Nawierzchnie jezdne z kostki, pow. ok. 145,0m2	29 000
	SUMA 2: RZUCEWO	119 000
	SUMA 2: OSŁONINO + RZUCEWO	2 836 500
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	OSŁONINO Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	150 000
	OSŁONINO Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	120 000
	SUMA 3: OSŁONINO	270 000
	RZUCEWO Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	50 000
	RZUCEWO Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	40 000
	SUMA 3: RZUCEWO	90 000
	SUMA 3: OSŁONINO + RZUCEWO	360 000
	SUMA 1+2+3: OSŁONINO	3 398 000
	SUMA 1+2+3: RZUCEWO	591 500
	SUMA 1+2+3: OSŁONINO + RZUCEWO	3 989 500

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Przeszkody w realizacji zadania:	Planistyczno-prawne: Brak Nawigacyjno-żeglugowe: - Płytkie podejście do pomostów – ok. 0,6m; - Brak oznakowanej trasy wodnej; Środowiskowe: - Otulina Parku Krajobrazowego; - Obszar Natura 2000;
Uwagi:	Ze względu na rozwiązania technologiczne istniejących pomostów pływających, zaleca się montaż nowych pomostów w podobnej technologii. Powoduje to również, konieczność przeznaczenia odpowiednio większego miejsca na zimowanie wszystkich modułów pomostów. Przyjęta długość wydłużenia obu pomostów związana jest z szerokim pasem płytkiego dna, który uniemożliwi cumowanie jednostkom o zanurzeniu powyżej 0,4m.



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl



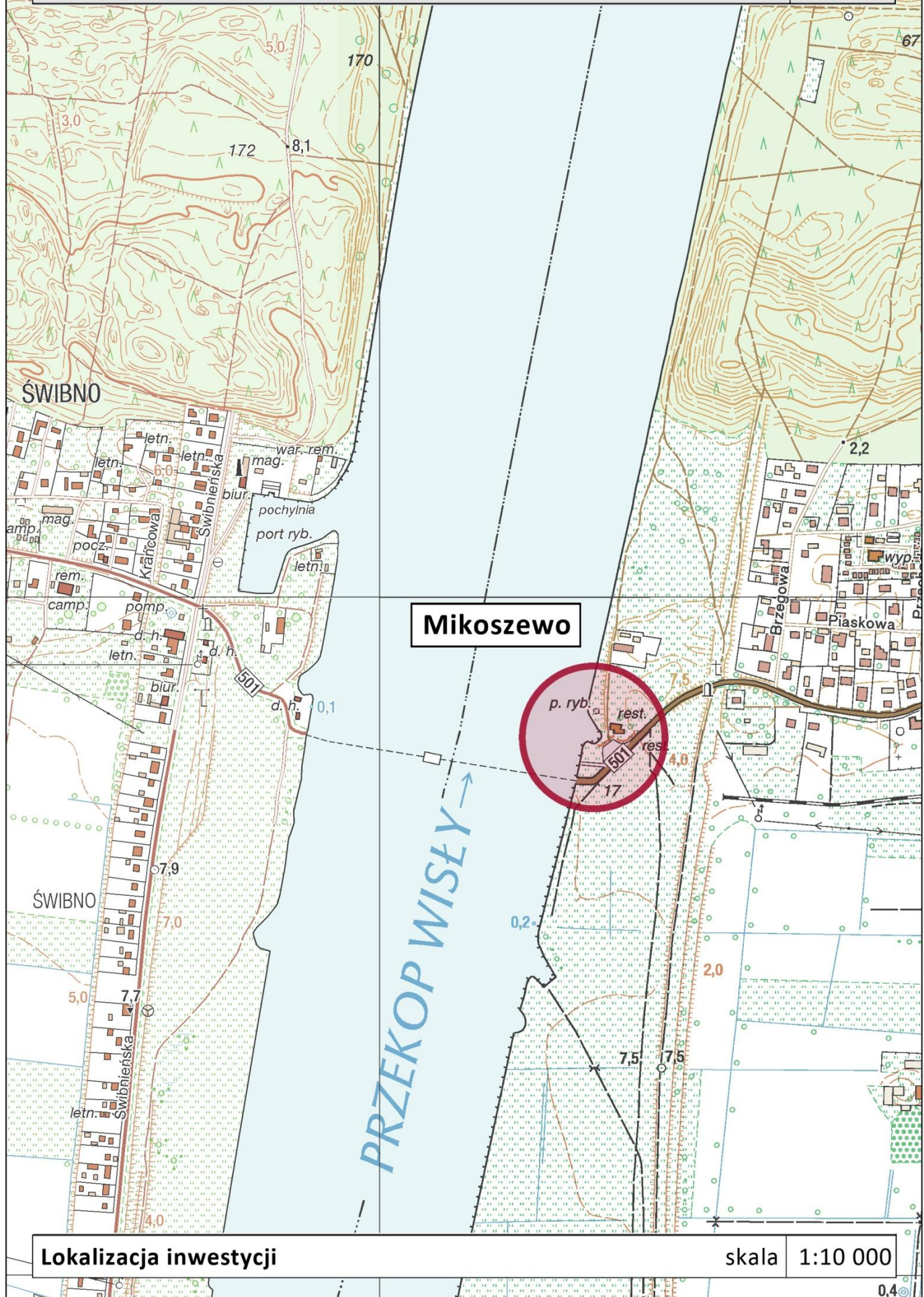
PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO



Mikoszewo - budowa przystani żeglarskiej i przystanku pasażerskiej komunikacji wodnej



GMINA STEGNA		11.1
Nazwa zadania:	Mikoszewo - budowa przystani żeglarskiej i przystanku pasażerskiej komunikacji wodnej	
Opis zadania:	Celem zadania jest budowa infrastruktury dostosowanej dla komunikacji pasażerskiej oraz żeglarskiej. Program zadania obejmuje budowę nabrzeża pasażerskiego, pomostu pływającego dla jachtów i kutrów rybackich, budynku bosmanatu z sanitariatami i kasami biletowymi oraz zagospodarowanie terenu.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54° 20' 00.86"N, 18° 56' 36.03"E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Nowodworski
Gmina:	Stegna
Miejscowość:	Mikoszewo
Nr Działek (stan władania):	406, Mikoszewo, Gmina Stegna, GD2M/00059004/2; 126, Mikoszewo, Gmina Stegna, GD2M/00059004/2; 413, Mikoszewo, Skarb Państwa;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	0,39 ha
Uwarunkowania planistyczne:	- Uchwała numer: XL/397/10 z dnia: 2010.07.20 dot. zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Stegna - Uchwała numer: XLIII/454/10 z dnia: 2010.10.28 w sprawie uchwalenia MPZP Mikoszewo – Ujście Wisły
Charakterystyka lokalizacji:	Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane na prawym brzegu przekopu Wisły w obszarze międzywala, w pobliżu stałej przeprawy promowej Świbno – Mikoszewo. Przez Ujście Wisły przebiega trasa MDW-E40.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 Ostoja w Ujściu Wisły PLH220044; - Środkowożuławski Obszar Chronionego Krajobrazu; - Otulina Parku Krajobrazu Mierzeja Wiślana;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Obecnie w obrębie działki 126 jest niewielki basen – wraz z elementami zniszczonej infrastruktury hydrotechnicznej.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Brak; działka niezagospodarowana.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na zatoczkę i Wisłę, strona zachodnia



Fot.2 Widok na zatoczkę i teren inwestycji, strona północna



Fot.3 Widok na plac i drogę dojazdową, strona wschodnia



Fot.4 Widok na teren inwestycji – działkę lądową, strona północna



Fot.5 Widok na zatoczkę, strona wschodnia

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Droga wojewódzka nr 501
Dostępność drogą wodną:	Przekopem Wisły na Wisłę i na Zatokę Gdańską
Dostępność komunikacji publicznej:	Brak
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Brak
Internet – wi-fi	Brak
Sanitariaty	Brak
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Inwestycja zlokalizowana na prawym brzegu Przekopu Wisły. Obok przyczółek promu Świbno-Mikoszewo.
Rodzaj akwenu:	Od miejscowości Tczew do granic z morskimi wodami wewnętrznymi, Wisła to Droga wodna klasy III, długość 32,7km. Rejon 3 żeglugi śródlądowej
Tor wodny (szerokość, głębokość):	- gwarantowanej głębokości tranzytowej do 1,8 m - minimalna szerokość toru wodnego 40 m,
Wahania poziomu wody:	Średni stan wody w Wiśle jest różny, od ok. 2,6 m w okolicach Białej Góry, ponad 3 m w Toruniu, aż do ponad 5 m od Gdańskiej Głowy do styku Ujścia. Na Wiśle występują wysokie wahania stanu wody. Wahania położenia zwierciadła wody dolnej Wisły mogą przekraczać nawet 7 m (w ciągu roku średnio ok. 4-5 m). Wiosenny wysoki stan wody związany jest ze spływem wód roztopowych.
Jednostki pływające:	Jednostki żeglugi śródlądowej oraz morskiej, których parametry pozwalają na poruszanie się po drodze wodnej klasy III.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Zły stan techniczny infrastruktury.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Planowana inwestycja na terenie zalewowym podczas wysokich stanów wody. Przy Ujściu (Przekop Wisły) może występować zjawisko cofki wód z Zatoki Gdańskiej, spowodowane przez długotrwałe i silne wiatry północne. Występuje zjawisko zlodowacenia w sezonie zimowym oraz spływ kry w sezonie wiosennym. Przy silnym wietrze północnym fale mogą osiągać nawet 1 m wysokości. Bardzo silny prąd rzeki w nurcie (ok.3km/h), przy brzegach słabszy. Wody Wisły często wzbierają, powodując powodzie. Droga wodna jest wytyczona i oznakowana dla żeglugi dziennej znakami pływającymi i brzegowymi.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Kolejka wąskotorowa;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Wzgórze Księcia Albrechta; - Ujście Wisły; - Rezerwat Mewia Łacha;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 12 - 10 m.c. Lc= <6,0m - 2 m.c. dla tramwaju wodnego Lc= <40,0m Budowa pomostów pływających WARIANT 1 Pomost A (10 miejsc cumowniczych) - 3x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC; - 6x Montaż pała kotwiącego L=9,0m; - 3x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi; - 4x Y-bom dł. 6,0m bez chodni; - 5x Y-bom dł. 6,0m z chodnią; - 2x Trap; WARIANT 1: Pomost A	168 000 72 000 15 000 9 000 22 500 100 000 296 500
	Budowa pomostów pływających WARIANT 2 Pomost A (10 miejsc cumowniczych) - 3x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa; - 3x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym; - 3x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi; - 11x Boja cumownicza zakotwiczona; - 2x Trap; WARIANT 2: Pomost A	90 000 9 000 15 000 8 800 10 000 132 800
	Budowa nabrzeża oczepowego – 60,0m	240 000
	Umocnienie nabrzeża – 360,0m ²	180 000
	Budowa pochylni (rampy) do wodowania z przyczep podłodziowych jachtów żaglowych i motorowych	175 000
	Pogłębianie basenu przystani – 1 275,0m ³	51 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	942 500
	SUMA 1 - WARIANT 2	778 800
	Budowa budynku bosmanatu z sanitariatami i kasami biletowymi, pow. ok. 120,0m ²	700 000
	Nawierzchnie utwardzone, pow. ok. 1000,0m ²	200 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 465,0m ²	69 750
	SUMA 2	969 750

Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	50 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	40 000
	Budowa systemu monitoringu	15 000
	SUMA 3	105 000
SUMA 1+2+3: WARIANT 1		2 017 250
SUMA 1+2+3: WARIANT 2		1 853 550

Szacunkowa wycena kosztów jest pogładowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Planistyczno-prawne: - Teren bezpośredniego zagrożenia powodzią; - Istniejący obiekt inżynierski pod ochroną konserwatorską. Konieczne uzgodnienia z właściwym przedstawicielem służby ochrony zabytków; Nawigacyjne: - Płytkie dno zatoczki – ok. 0,7m Przyrodnicze: - Obszar Natura 2000; - Środkowożuławski Obszar Chronionego Krajobrazu; - Otulina Parku Krajobrazu Mierzeja Wiślana;
Uwagi:	Brak

GMINA WŁADYSŁAWOWO
Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej

12.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

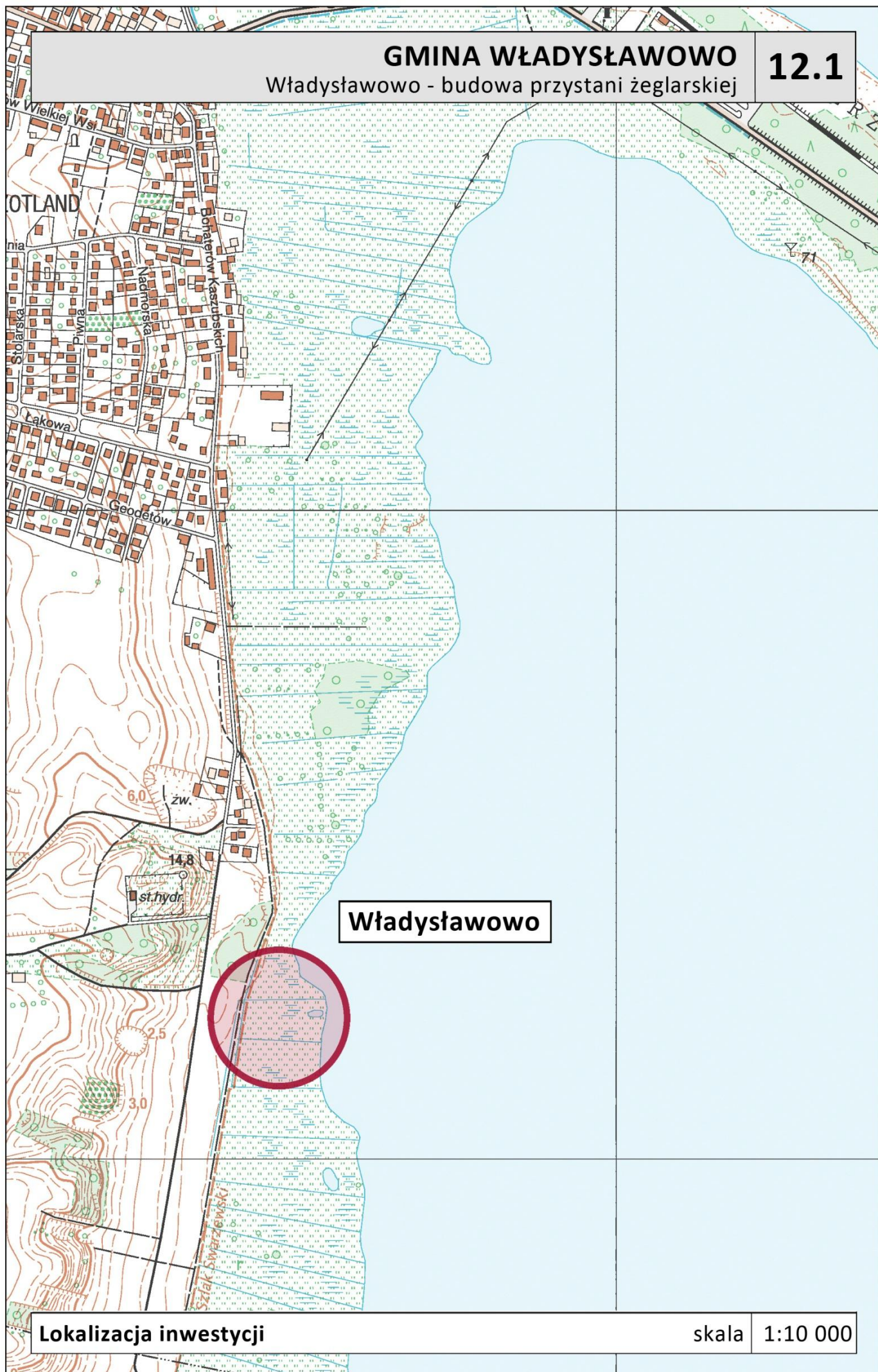


**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





GMINA WŁADYSŁAWOWO		12.1
Nazwa zadania:	Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej	
Opis zadania:	Celem zadania jest budowa Gminnego Ośrodka Żeglarstwa we Władysławowie. Zakres inwestycji obejmuje budowę przystani żeglarskiej z zapleczem szkoleniowym i sanitarnym.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54°47'04.29" N, 18°24'46.85" E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Pucki
Gmina:	Władysławowo
Miejscowość:	Władysławowo
Nr Działek (stan władania):	596 Obręb Władysławowo 005, KW 12875 Gmina Władysławowo; 601 Obręb Władysławowo 005, KW 524 Gmina Władysławowo; 619 Obręb Władysławowo 005, KW 524 prywatna – Grabe Henryka; 620 Obręb Władysławowo 005, KW 524 Gmina Władysławowo; 621/1 Obręb Władysławowo 005, KW GD2W/00050494/8, prywatna – Czarzbon Inga Elżbieta; 624/2 Obręb Władysławowo 005, KW 15875 Gmina Władysławowo;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	2,13 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy miasta Władysławowo, zatwierdzonego uchwałą nr XLII/302/02 Rady Miejskiej Władysławowa z dnia 30 stycznia 2002r. MPZT WS-1, zatwierdzony uchwałą nr XLI/480/2006 Rady Miejskiej Władysławowa z dnia 28 kwietnia 2006r. (Dz.U.W.G. nr 129, poz. 2676 z 2006)
Charakterystyka lokalizacji:	Planowana inwestycja zlokalizowana jest nad Zatoką Gdańską (Zatoką Pucką) przy ul. Bohaterów Kaszubskich we Władysławowie. Od strony lądu bezpośrednio sąsiaduje ze ścieżką rowerową, zgłoszoną w ramach Pomorskich Tras Rowerowych do trasy R-10. Od strony wodnej planowane miejsce znajduje się na wysokości największej głębokości na terenie Gminy Władysławowo, tj. w odległości około 100m od brzegu głębokość dochodzi do 1,2m (dla zapewnienia swobodnego dostępu do ośrodka konieczne będzie pogłębienie toru wodnego). Wszystkie działki objęte są wspólnym Planem Zagospodarowania przewidującym zagospodarowanie terenu usługami sportowo-rekreacyjnymi, w tym turystyka wodna. Obecnie całkowity brak infrastruktury.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- Otulina Rezerwatu „Słone Łąki”; - Specjalne Obszary Ochrony „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” PLH 220032 oraz „Zatoka Pucka” PLB 220005; - Nadmorski Park Krajobrazowy;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	brak
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	brak

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Lokalizacja proponowanego ośrodka żeglarstwa



Fot.2 Istniejąca ścieżka rowerowa trasy R-10

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd z drogi lokalnej – ul. Bohaterów Kaszubskich we Władysławowie poprzez planowany do realizacji odcinek drogi wewnętrznej, ciąg komunikacyjny, parking.
Dostępność drogą wodną:	Port znajduje się nad Zatoką Pucką
Dostępność komunikacji publicznej:	Brak
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Brak
Kanalizacja	Brak
Internet – wi-fi	Brak
Sanitariaty	Brak
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Planowana inwestycja zlokalizowana jest nad Zatoką Gdańską (Wewnętrzną Zatoką Pucką).
Rodzaj akwenu:	Zatoka Pucka to obszar morskich wód osłoniętych oraz rejon 2 żeglugi śródlądowej. Wewnętrzna Zatoka Pucka (na zachód od Mielizny Rybitwiej).
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Głębokości w Wewnętrznej Zatoce Puckiej wynoszą ok.3 m, w strefie przybrzeżnej 0,5-1,5 m. Brak toru podejściowego, głębokość wody w rejonie planowanej inwestycji ok. 1,2 m.
Wahania poziomu wody:	Wahania poziomu wody w Zatoce Puckiej uzależnione są przede wszystkim od sytuacji anemobarycznej nad Bałtykiem Południowym. Średni poziom wód w Zatoce Puckiej (dane z lat 1961-1975) wynosi dla Zewnętrznej Zatoki Puckiej 502,73 cm, a dla Zalewu Puckiego 500,50 cm. Przebieg średnich miesięcznych poziomów wód w Zatoce Puckiej, podobnie jak w Zatoce Gdańskiej, zbliżony jest do sezonowych wahań w Morzu Bałtyckim. Występują w nim dwie fazy: obniżonych poziomów od lutego do czerwca i podwyższonych od lipca do grudnia. Główne maksimum występuje w sierpniu, minimum zaś w lutym lub marcu. Amplituda wahań poziomu wód zależy również od wiatrów wiejących nad całym Bałtykiem, jak i od wiatrów lokalnych. Poziom wody podnosi się przy wiatrach WSW - N - ENE, a opada przy pozostałych kierunkach. Wahania te maksymalnie dochodzą do 1 m (średnio ok. 30 cm) Skrajne wahania poziomu morza w Zatoce Puckiej związane są ze sztormami.
Jednostki pływające:	Inwestycja przeznaczona dla sprzętu sportowego np. windsurfingu, jednostek o małym zanurzeniu i jachtów mieczowych;
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Brak, teren niezagospodarowany.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Zafalowanie w Wewnętrznej Zatoce Puckiej jest na ogół dużo mniejsze niż na Zewnętrznej Zatoce Puckiej. Wysokość średniej fali na Zatoce Puckiej wynosi 0,2m, średnia fala sztormowa 0,6 m, max. 1,2 m. Wiatry sztormowe

	przeważają z kierunku południowo – zachodniego, zachodniego i północno – zachodniego. Małe falowanie wynika z oddzielenia wewnętrznego akwenu od Zatoki Puckiej Zewnętrznej, Rybitwią Mielizną. W okresie zimowym dochodzi do częstych zalodzeń Zatoki Puckiej. Na przebieg zjawisk lodowych decydujące znaczenie mają małe głębokości Zalewu Puckiego oraz wynikająca z tego mała pojemność cieplna, powodują że szybciej ulega on wychłodzeniu co sprzyja powstawaniu lodu. W rejonie tym przeważa lód stały o przeciętnej, maksymalnej grubości 25 cm.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Port Władysławowo; - Dom Rybaka; - Elektrownia wiatrowa Swarzewo;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Ścieżka rowerowa R – 10, zgłoszona do projektu Pomorskie Trasy Rowerowe; - Ścieżka edukacyjna w rezerwacie przyrody „Słone Łąki we Władysławowie”; - Zatoka Gdańska (Zatoka Pucka); - Klif Swarzewski;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 26 - 26 m.c. Lc= <10,0m	
	Budowa pomostów pływających	
	Pomost A (26 miejsc cumowniczych)	
	- 7x Ponton pływający konstrukcji stalowej ściągany na zimę , dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	210 000
	- 7x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	21 000
	- 8x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	40 000
	- 12x Y-bom dł. 6,0m z chodnią;	54 000
	- 1x Trap;	8 000
	Pomost A	333 000
	Budowa pochylni (rampy) do wodowania z przyczep podłodziowych jachtów żaglowych i motorowych	175 000
	SUMA 1	508 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnie z pieszki z kostki, pow. ok. 1 400,0m ²	210 000
	Nawierzchnie z pieszko-jezdne z kostki, pow. ok. 2 100,0m ²	420 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 9 500,0m ²	1 425 000
	Budowa budynku bosmanatu z bezobsługową toaletą z prysznicami, pow. ok. 500,0m ²	1 800 000
	Budowa budynku hangaru, pow. ok. 300,0m ²	930 000

	SUMA 2	3 855 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	150 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	120 000
	Budowa systemu monitoringu	30 000
	SUMA 3	300 000
	SUMA 1+2+3	4 663 000

Szacunkowa wycena kosztów jest pogładowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.
 W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Otulina rezerwatu „Słone Łąki” - Specjalny Obszar Ochrony - Nadmorski Park Krajobrazowy - Proponowana inwestycja może naruszyć występujące na terenie trzcinowiska Planistyczno-prawne: - Dojazd do terenu jest przewidziany w planie miejscowym ale nieznany jest termin jego realizacji - Plan miejscowy wymusza zachowanie widoków z terenu drogi lokalnej 01 KDL na Zatokę Pucką - Teren nieuzbrojony Nawigacyjno-żeglugowe: - Brak oznakowanej trasy wodnej
Uwagi:	Brak

GMINA WŁADYSŁAWOWO

Chałupy - rozbudowa pomostu pływającego

12.2



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

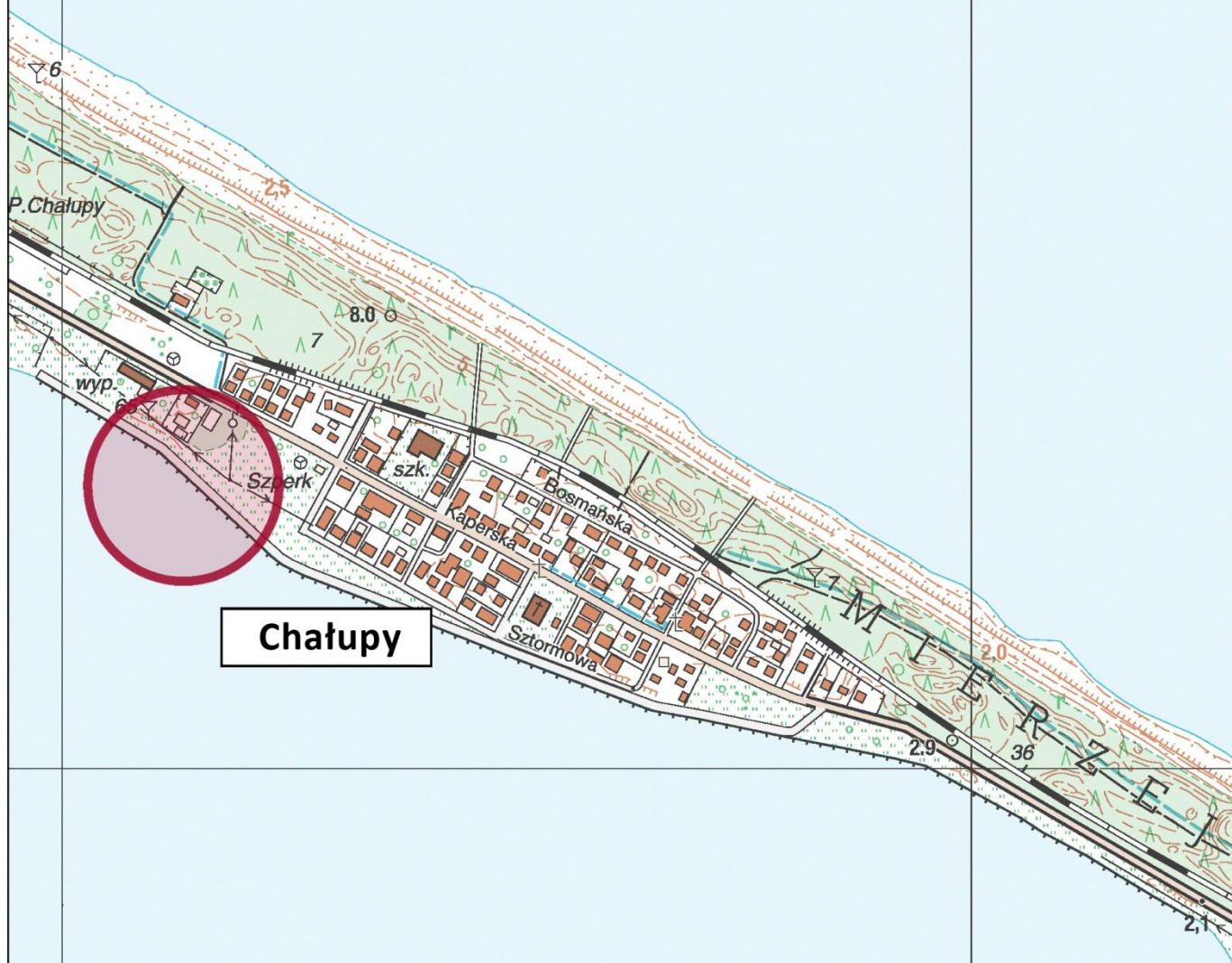


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO





Z A T O K A P U C K A

GMINA WŁADYSŁAWOWO		12.2
Nazwa zadania:	Chałupy - rozbudowa pomostu pływającego	
Opis zadania:	Celem zadania jest zwiększenie ilości miejsc cumowniczych dla niedużych jednostek pływających. Program inwestycji przewiduje dostawienie do istniejącego pomostu pływającego nowej części skierowanej w głąb Zatoki Puckiej.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54°75'N, 18°50' E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Pucki
Gmina:	Władysławowo
Miejscowość:	Chałupy
Nr Działek (stan władania):	Teren pod pomostem pływającym nie ma wyodrębnionej działki; teren jest własnością Skarbu Państwa - morski obszar Zatoki Puckiej w zarządzie Urzędu Morskiego w Gdyni;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	0,1 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Planowanie przestrzenne obszarów morskich: Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej; Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym; Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo Wodne (art. 11 ust.1) Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy miasta Władysławowo, uchwalonego uchwałą nr XLII/302/02 Rady Miejskiej we Władysławowie z dnia 30 stycznia 2002r.; MPZT WCH-2, zatwierdzony uchwałą nr XXXVIII/445/2006 Rady Miejskiej Władysławowa z dnia 25 stycznia 2006r.
Charakterystyka lokalizacji:	Planowana inwestycja zlokalizowana jest na Zatoce Gdańskiej (Zatoce Puckiej) na wysokości miejscowości Chałupy. Od strony lądu bezpośrednio sąsiaduje ze ścieżką rowerową, zgłaszana w ramach Pomorskich Tras Rowerowych do trasy R-1
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- Specjalne Obszary Ochrony „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” PLH 220032 oraz „Zatoka Pucka” PLB 220005; - Nadmorski Park Krajobrazowy;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- pomost cumowniczy z przyczółkiem (część stała 28m i pływająca 68m);
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- toaleta publiczna; - punkt informacji turystycznej; - wypożyczalnia sprzętu sportowego;

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



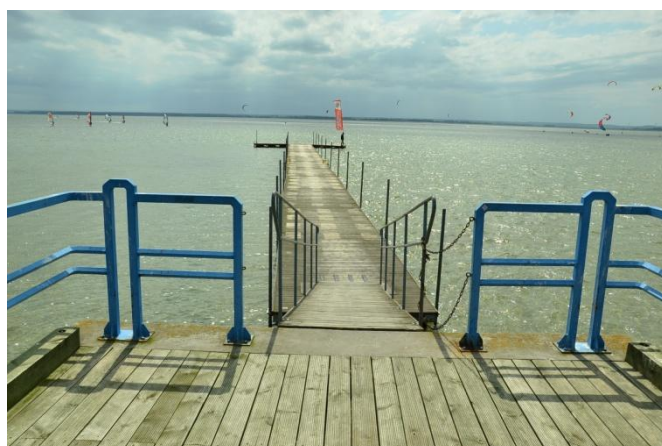
Fot.1 Pomost z przyczółkiem



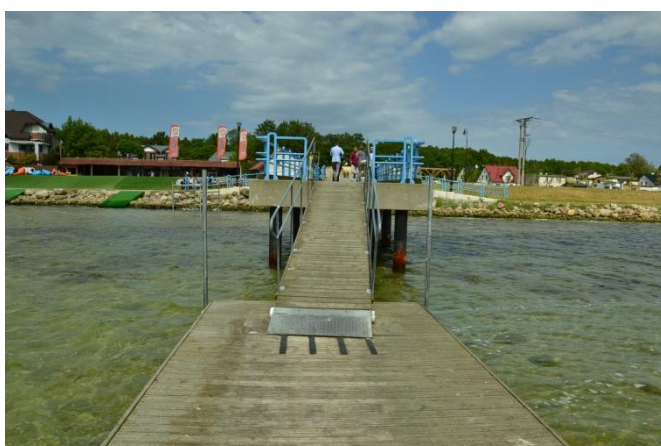
Fot.2 Wykazanie płytkości dna



Fot.3 Przyczółek pomostu



Fot.4 Pomost pływający – widok w stronę Zatoki



Fot.5 Pomost pływający – widok w stronę Półwyspu

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd z ul. Kaperskiej w Chałupach;
Dostępność drogą wodną:	Indywidualnie przez Zatokę Gdańską;
Dostępność komunikacji publicznej:	- Przewozy Regionalne – autobus szynowy; - PKS;
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Są, podstawowy standard
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Inwestycja zlokalizowana na obszarze Zatoki Gdańskiej, w miejscowości Chałupy na półwyspie Helskim od strony Zatoki Puckiej.
Rodzaj akwenu:	Zatoka Pucka to obszar morskich wód osłoniętych oraz rejon 2 żeglugi śródlądowej. Wewnętrzna Zatoka Pucka (na zachód od Mielizny Rybitwiej).
Tor wodny (głębokość, szerokość):	Głębokości w Wewnętrznej Zatoce Puckiej wynoszą ok.3 m, w strefie przybrzeżnej 0,5-1,5 m. Brak toru podejściowego do pomostu, głębokość dojścia ok. 0,6m;
Wahania poziomu wody:	Wahania poziomu wody w Zatoce Puckiej uzależnione są przede wszystkim od sytuacji anemobarycznej nad Bałtykiem Południowym. Średni poziom wód w Zatoce Puckiej (dane z lat 1961-1975) wynosi dla Zewnętrznej Zatoki Puckiej 502,73 cm, a dla Zalewu Puckiego 500,50 cm. Przebieg średnich miesięcznych poziomów wód w Zatoce Puckiej, podobnie jak w Zatoce Gdańskiej, zbliżony jest do sezonowych wahań w Morzu Bałtyckim. Występują w nim dwie fazy: obniżonych poziomów od lutego do czerwca i podwyższonych od lipca do grudnia. Główne maksimum występuje w sierpniu, minimum zaś w lutym lub marcu. Amplituda wahań poziomu wód zależy również od wiatrów wiejących nad całym Bałtykiem, jak i od wiatrów lokalnych. Poziom wody podnosi się przy wiatrach WSW - N - ENE, a opada przy pozostałych kierunkach. Wahania te maksymalnie dochodzą do 1 m (średnio ok. 30 cm) Skrajne wahania poziomu morza w Zatoce Puckiej związane są ze sztormami.
Jednostki pływające:	Inwestycja przeznaczona dla sprzętu sportowego np. windsurfingu, jednostek sportowych o małym zanurzeniu i jachtów mieczowych;
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Dobry;
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Zafalowanie w Wewnętrznej Zatoce Puckiej jest na ogół dużo mniejsze niż na Zewnętrznej Zatoce Puckiej. Wysokość średniej fali na Zatoce Puckiej wynosi 0,2m, średnia fala sztormowa 0,6 m, max. 1,2 m. Wiatry sztormowe przeważają z kierunku południowo – zachodniego, zachodniego i północno – zachodniego. Małe falowanie wynika z oddzielenia wewnętrznego akwenu od Zatoki Puckiej Zewnętrznej,

	Rybitwią Mielizną. W okresie zimowym dochodzi do częstych zalodzeń Zatoki Puckiej. Na przebieg zjawisk lodowych decydujące znaczenie mają małe głębokości Zalewu Puckiego oraz wynikająca z tego mała pojemność cieplna, powodują że szybciej ulega on wychłodzeniu co sprzyja powstawaniu lodu. W rejonie tym przeważa lód stały o przeciętnej, maksymalnej grubości 25 cm. Konieczność ściągania pomostu na zimę ze względu na lód i warunki pogodowe.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Skwer w Chałupach; - ośrodki windsurfingowe;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Zatoka Gdańska (Zatoka Pucka); - plaże Półwyspu Helskiego;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 12 - 12 m.c. Lc= <6,0m Budowa pomostów pływających 4x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 3,2m, z pokładem: deska sosnowa; 28x Kotwienie do dna słupkami Wyposażenie cumownicze 12x Y-bom dł. 6m bez chodni 1x Trap SUMA 1	160 000 42 000 27 000 5 000 234 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Brak; SUMA 2	- -
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Brak; SUMA 3	- -
SUMA 1+2+3		234 000

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Specjalne Obszary Ochrony „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” i „Zatoka
---	--

	Pucka” - Nadmorski Park Krajobrazowy Planistyczno-prawne: brak Nawigacyjno-żeglugowe: - Brak oznakowanej trasy wodnej - Bardzo płytke podejście
Uwagi:	Konieczność ściągnięcia pomostów – istniejącego i projektowanego na zimę generuje regularne dodatkowe koszty.

MIASTO KRYNICA MORSKA
Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa hangaru

13.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO



MIASTO KRYNICA MORSKA

13.1

Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa hangaru



MIASTO KRYNICA MORSKA		13.1
Nazwa zadania:	Krynica Morska – rozbudowa portu jachtowego: budowa hangaru	
Opis zadania:	Celem zadania jest rozbudowa istniejącego portu jachtowego w Krynicy Morskiej. Zakres inwestycji obejmuje rozbiórkę istniejącego hangaru oraz budowę w jego miejscu nowego hangaru z zapleczem socjalnym i warsztatowym.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54°22'42" N, 19°26'50" E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Nowodworski
Gmina:	Krynica Morska
Miejscowość:	Krynica Morska
Nr Działek (stan władania):	- 602/7, - 602/8 - 602/10 Obręb Krynica Morska, KW: GD2M/00046685/5;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	1970 m ²
Uwarunkowania planistyczne:	- Studium: Uchwała nr III\24\02 Rady Miejskiej w Krynicy Morskiej z dnia 30 grudnia 2002 r.; - Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ul. Gdańską a wodami Zalewu Wiślanego od działki nr 368/4 do działki nr 642;
Charakterystyka lokalizacji:	Port w Krynicy Morskiej położony jest w połowie długości polskiej części Mierzei Wiślanej, po stronie Zalewu Wiślanego. Teren w części położony jest w granicach morskiego portu rybackiego w Krynicy Morskiej ustalonych w Rozporządzeniu Ministra Żeglugi z dnia 18 lutego 1957 r., a w części znajduje się w pasie ochronnym brzegu morskiego.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana; - Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej zgodnie z decyzją nr 136/90 z dnia 25.01.1990 r. o wpisie do rejestru zabytków układu ruralistycznego Krynicy Morskiej; - Specjalny Obszar Ochrony „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana” PLH280007; - Obszar Specjalnej Ochrony „Zalew Wiślany” PLB280010;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- nabrzeża: Północno-Zachodnie (114 mb), Bosmańskie (34 mb) i Północno-Wschodnie (155 mb) o łącznej długości 303mb, wyposażone w nowe urządzenia cumowniczo-odbojowe; - pomosty stałe nr 1 i 2 pomosty; - pomost nr 3 wraz z ostrogą wejściową i boczną;
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- plac - toalety ogólnodostępne; - budynek informacji turystycznej; - pawilon recepcji przy polu namiotowym; - poczekalnia autobusów z dworcem; - hangar na łódzie; - bojery z zapleczem socjalnym i sanitarnym;

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Wejście do hangaru przeznaczonego do rozbiórki



Fot.2 Otoczenie



Fot.3 Wnętrze hangaru



Fot.4 Konstrukcja dachu

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd ulicą Bojerowców.
Dostępność drogą wodną:	Port znajduje się nad Zalewem Wiślanym
Dostępność komunikacji publicznej:	PKS z Elbląga i Gdańska. Działający przystanek tramwajów wodnych.
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Są
Monitoring	Jest
Odbiór ścieków i olei	Jest
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Inwestycja zlokalizowana w istniejącym porcie jachtowym w Krynicy Morskiej po stronie Zalewu Wiślanego.
Rodzaj akwenu:	Morskie wody wewnętrzne oraz rejon 2 żegluga śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Główny tor wodny Zalewu Wiślanego: szerokość ok. 60 m, zmienna głębokość od 2-3,5 m; Główny tor wodny zalewu ma literę „Y”, skierowanej nóżką w stronę wschodnią. Ramię północne to podejście do rzeki Szkarpawy, na drogę wodną do Gdańska. Południowe ramię to podejście na rzekę Elbląg do Elbląga. Oba ramiona łączą się przy stawie Elbląg, skąd tor wodny prowadzi na wschód, aż do granicy państwa. Tor podejściowy do portu Krynica Morska: głębokość 2,6 m.
Wahania poziomu wody:	Średnia głębokość w części polskiej Zalewu Wiślanego wynosi ok. 2,6 m, z maksymalną głębokością 5 m. Stany wody na Zalewie Wiślanym zależą głównie od kierunku wiatru. Wysokie stany wody powstają przeważnie w wyniku wlewu wód bałtyckich po długotrwałych wiatrach z sektora NW i N. Przy wietrze z sektora SW dochodzi czasami do cofnięcia się wody z przybrzeżnych rejonów południowo-zachodniej części Zalewu, aż do odkrycia dna włącznie. Maksymalny wzrost lub obniżenie poziomu wody w wyniku wymiany wód Zbiornika i Zatoki Gdańskiej może wynosić 0,8 m do 1,0 m na dobę. Wahania poziomu wody pod wpływem oddziaływania wiatru mogą osiągnąć 1,0 m do 1,5 m na dobę. Amplituda wahań stanu wody osiąga największe wartości w południowo-zachodniej części Zalewu Wiślanego.
Jednostki pływające:	Żeglowne po Zalewie Wiślanym podlega przepisom dla akwenów morskich, jednak dopuszczalne jest żeglowne jednostkami śródlądowymi. Zalew może być bezpiecznie użytkowany przez jednostki o zanurzeniu ok. 1,5 m.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Pirs betonowy oczekujący remontu. Ujęty w odrębnym opracowaniu. Stosunkowo nowe nabrzeża.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Zalew Wiślany należy do akwenów groźnych. Silne, często nie przewidywane przez prognozy wiatry, nadchodzące szybko i gwałtownie, wywołują natychmiastowe falowanie, które załedwie w

	ciągu godziny osiąga swoje maksimum. Przy wietrze sztormowym 25 m/sek (10⁰ B) parametry fali obliczone przez Instytut Morski dla Zalewu Wiślanego wynoszą: wysokość fali 1,2 m, długość fali 26 metrów. Żeglarze powinni pamiętać o zrywających się tu niespodziewanych silnych wiatrach, gwałtownie przybierających na sile, podnoszących pył wodny i burzących wodę. Te wichury, nie poprzedzane żadnymi znakami na niebie, zwane tu "białymi szkwałami", po narobieniu szkód, najczęściej szybko cichną, ustępując słonecznej pogodzie. Podobny szkwał może powtórzyć się tego samego dnia. Przy wiatrach wschodnich i północno-wschodnich na Zalewie występuje tzw. cofka. Woda pchana przez wiatr przez Cieśninę Piławską podnosi poziom wód Zalewu. Nie jest to groźne dla żeglugi. Zimą, zazwyczaj już w grudniu Zalew zamarza, na ogół gładką powierzchnią, co tworzy doskonałe warunki do uprawiania żeglarstwa lodowego. Maksymalna grubość lodu i okres zlodzenia zależą od surowości zimy. Grubość powłoki lodowej waha się od 30 cm podczas zim umiarkowanych do 50 a nawet 60 cm podczas zim surowych. Zlodzenie zazwyczaj nie jest stałe. W okresie topnienia lodów lub pierwszych ruchów lodów na centralnej części Zalewu pojawiały się wypiętrzenia (zwały) do wysokości nawet 3 metrów. Występuje tu morskie oznakowanie nawigacyjne, które różni się od oznakowania śródlądowego.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Latarnia morska w Krynicy Morskiej; - zabytkowa zabudowa miasta Krynica Morska;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana - Zabytkowy układ ruralistyczny Krynicy Morskiej - Wielbłądzi Garb stanowiący najwyższe wzniesienie na Mierzei Wiślanej

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	Brak	-
	SUMA 1	-
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Rozbiórka istniejącej hali	221 000
	Budowa budynku z hangarem, jacht klubem i sanitariatami	4 385 000
	SUMA 2	4 606 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Instalacje wentylacji mechanicznej	335 000
	Instalacje c. o.	59 000
	Instalacje elektryczne	303 000
	Technologia kotłowni	139 000
	Instalacje wodno-kanalizacyjne	210 000
	SUMA 3	1 046 000
	SUMA 1+2+3	5 652 000
Uaktualniona szacunkowa wycena kosztów według Wskaźnika cen towarów i usług	SUMA 1+2+3	6 532 000

(pot. Wskaźnika inflacji) do VII 2015 roku.		
Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana - Układ ruralistyczny Krynicy Morskiej wpisany do rejestru zabytków - Specjalny Obszar Ochrony „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana” - Obszar Specjalnej Ochrony „Zalew Wiślany” Planistyczno-prawne: brak Nawigacyjno-żeglugowe: brak	
Uwagi:	Szacunkowa wycena kosztów inwestycji z Projektu i kosztorysu inwestorskiego „Przebudowa i rozbudowa portu jachtowego w Krynicy Morskiej” własności Gminy Krynica Morska została uaktualniona według Wskaźnika cen towarów i usług komercyjnych (pot. Wskaźnika inflacji) do VII 2015 roku.	

**Krynica Morska -
rozbudowa portu jachtowego: budowa pirsu wraz z pomostami pływającymi**

MIASTO KRYNICA MORSKA

13.2



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl



**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



MIASTO KRYNICA MORSKA

Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego:
budowa pirsu wraz z pomostami pływającymi

13.2



MIASTO KRYNICA MORSKA		13.2
Nazwa zadania:	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa pirsu wraz z pomostami pływającymi	
Opis zadania:	Celem zadania jest rozbudowa istniejącego portu jachtowego w Krynicy Morskiej. Zakres inwestycji obejmuje przebudowę istniejącego pirsu betonowego, oraz mocowanie pomostów pływających.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54°22'42" N, 19°26'50" E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Nowodworski
Gmina:	Krynica Morska
Miejscowość:	Krynica Morska
Nr Działek (stan władania):	- 593 KW: DG2M/00042657/2; - 682/1 KW: GD2M/00059221/9, 602/13 KW: GD2M/00046685/5, obręb Krynica Morska
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	3700 m ²
Uwarunkowania planistyczne:	- Studium: Uchwała nr III\24\02 Rady Miejskiej w Krynicy Morskiej z dnia 30 grudnia 2002 r.; - Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ul. Gdańską a wodami Zalewu Wiślanego od działki nr 368/4 do działki nr 642;
Charakterystyka lokalizacji:	Port w Krynicy Morskiej położony jest w połowie długości polskiej części Mierzei Wiślanej, po stronie Zalewu Wiślanego. Teren w części położony jest w granicach morskiego portu rybackiego w Krynicy Morskiej ustalonych w Rozporządzeniu Ministra Żeglugi z dnia 18 lutego 1957 r., a w części znajduje się w pasie ochronnym brzegu morskiego.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana; - Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej zgodnie z decyzją nr 136/90 z dnia 25.01.1990 r. o wpisie do rejestru zabytków układu ruralistycznego Krynicy Morskiej; - Specjalny Obszar Ochrony „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana” PLH280007; - Obszar Specjalnej Ochrony „Zalew Wiślany” PLB280010;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- nabrzeża: Północno-Zachodnie (114 mb), Bosmańskie (34 mb) i Północno-Wschodnie (155 mb) o łącznej długości 303mb, wyposażone w nowe urządzenia cumowniczo-odbojowe; - pomosty stałe nr 1 i 2 pomosty; - pomost nr 3 wraz z ostrogą wejściową i boczną;
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- plac - toalety ogólnodostępne; - budynek informacji turystycznej; - pawilon recepcji przy polu namiotowym; - poczekalnia autobusów z dworcem; - hangar na łodzi; - bojery z zapleczem socjalnym i sanitarnym;

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Pirs z Zalewem Wiślanym w tle



Fot.2 Stan betonowej posadzki



Fot.3 Widok z pirsu w głąb lądu



Fot.4 Widok na zagospodarowaną część powstającej mariny



Fot.5 Miejsce mocowania pomostów

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd ulicą Bojerowców.
Dostępność drogą wodną:	Port znajduje się nad Zalewem Wiślanym
Dostępność komunikacji publicznej:	PKS z Elbląga i Gdańska. Działający przystanek tramwajów wodnych.
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Tak
Internet – wi-fi	Tak
Sanitariaty	Są
Monitoring	Tak
Odbiór ścieków i olei	Tak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Inwestycja zlokalizowana w istniejącym porcie jachtowym w Krynicy Morskiej po stronie Zalewu Wiślanego.
Rodzaj akwenu:	Morskie wody wewnętrzne oraz rejon 2 żeglugi śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Główny tor wodny Zalewu Wiślanego: szerokość ok. 60 m, zmienna głębokość od 2-3,5 m; Główny tor wodny zalewu ma literę „Y”, skierowanej nóżką w stronę wschodnią. Ramię północne to podejście do rzeki Szkarpawy, na drogę wodną do Gdańska. Południowe ramię to podejście na rzekę Elbląg do Elbląga. Oba ramiona łączą się przy stawie Elbląg, skąd tor wodny prowadzi na wschód, aż do granicy państwa. Tor podejściowy do portu Krynica Morska: głębokość 2,6 m.
Wahania poziomu wody:	Średnia głębokość w części polskiej Zalewu Wiślanego wynosi ok. 2,6 m, z maksymalną głębokością 5 m. Stany wody na Zalewie Wiślanym zależą głównie od kierunku wiatru. Wysokie stany wody powstają przeważnie w wyniku wlewu wód bałtyckich po długotrwałych wiatrach z sektora NW i N. Przy wietrze z sektora SW dochodzi czasami do cofnięcia się wody z przybrzeżnych rejonów południowo-zachodniej części Zalewu, aż do odkrycia dna włącznie. Maksymalny wzrost lub obniżenie poziomu wody w wyniku wymiany wód Zbiornika i Zatoki Gdańskiej może wynosić 0,8 m do 1,0 m na dobę. Wahania poziomu wody pod wpływem oddziaływania wiatru mogą osiągnąć 1,0 m do 1,5 m na dobę. Amplituda wahań stanu wody osiąga największe wartości w południowo-zachodniej części Zalewu Wiślanego.
Jednostki pływające:	Żeglowność po Zalewie Wiślanym podlega przepisom dla akwenów morskich, jednak dopuszczalne jest żeglowność jednostkami śródlądowymi. Zalew może być bezpiecznie użytkowany przez jednostki o zanurzeniu ok. 1,5 m.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Pirs betonowy oczekujący remontu. Ujęty w odrębnym opracowaniu. Stosunkowo nowe nabrzeża.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Zalew Wiślany należy do akwenów groźnych. Silne, często nie przewidywane przez prognozy wiatry, nadchodzące szybko i gwałtownie, wywołują natychmiastowe falowanie, które zaledwie w ciągu godziny

	osiąga swoje maksimum. Przy wietrze sztormowym 25 m/sek (10^0 B) parametry fali obliczone przez Instytut Morski dla Zalewu Wiślanego wynoszą: wysokość fali 1,2 m, długość fali 26 metrów. Żeglarze powinni pamiętać o zrywających się tu niespodziewanych silnych wiatrach, gwałtownie przybierających na sile, podnoszących pył wodny i burzących wodę. Te wichury, nie poprzedzane żadnymi znakami na niebie, zwane tu "białymi szkwałami", po narobieniu szkód, najczęściej szybko cichną, ustępując słonecznej pogodzie. Podobny szkwał może powtórzyć się tego samego dnia. Przy wiatrach wschodnich i północno-wschodnich na Zalewie występuje tzw. cofka. Woda pchana przez wiatr przez Cieśninę Pilawską podnosi poziom wód Zalewu. Nie jest to groźne dla żeglugi. Zimą, zazwyczaj już w grudniu Zalew zamarza, na ogół gładką powierzchnią, co tworzy doskonałe warunki do uprawiania żeglarstwa lodowego. Maksymalna grubość lodu i okres zlodzenia zależą od surowości zimy. Grubość powłoki lodowej waha się od 30 cm podczas zim umiarkowanych do 50 a nawet 60 cm podczas zim surowych. Zlodzenie zazwyczaj nie jest stałe. W okresie topnienia lodów lub pierwszych ruchów lodów na centralnej części Zalewu pojawiały się wypiętrzenia (zwały) do wysokości nawet 3 metrów. Występuje tu morskie oznakowanie nawigacyjne, które różni się od oznakowania śródlądowego.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Latarnia morska w Krynicy Morskiej; - zabytkowa zabudowa miasta Krynica Morska;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana - Zabytkowy układ ruralistyczny Krynicy Morskiej - Wielbłądzi Garb stanowiący najwyższe wzniesienie na Mierzei Wiślanej

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 12 - 13 m.c. Lc= <10,0m	
	Budowa pomostów pływających Pomost A (13 miejsc cumowniczych)	
	- 6x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	336 000
	- 12x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	144 000
	- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	20 000
	- 7x Y-bom dł. 10,0m bez chodni;	26 250
	- 7x Y-bom dł. 10,0m z chodnią;	52 500
	- 2x Trap;	16 000
	Pomost A	594 750
	Przedłużenie pirsu pasażerskiego	7 249 119

	SUMA 1	7 843 869
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	-	-
	SUMA 2	-
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	-	-
	SUMA 3	-
	SUMA 1+2+3	7 843 869

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana - Specjalny Obszar Ochrony „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana” - Obszar Specjalnej Ochrony „Zalew Wiślany” Planistyczno-prawne: - Układ ruralistyczny Krynicy Morskiej wpisany do rejestru zabytków Nawigacyjno-żeglugowe: brak
Uwagi:	Koncepcja bazuje na fragmencie projektu „Przebudowa i rozbudowa portu jachtowego w Krynicy Morskiej” własności Gminy Miasta Krynica Morska. Kwota dla „Przedłużenia pirsu pasażerskiego” na podstawie Kosztorysu inwestorskiego nr 105/2006/H2/4 przekazanego przez Gminę Miasta Krynica Morska została uaktualniona według Wskaźnika cen towarów i usług komercyjnych (pot. Wskaźnika inflacji) do VII 2015 roku.

Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa opaski brzegowej

13.3



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO



13.3

Lokalizacja inwestycji

skala	1:10 000
-------	----------



MIASTO KRYNICA MORSKA		13.3
Nazwa zadania:	Rozbudowa portu jachtowego: budowa opaski brzegowej	
Opis zadania:	Celem zadania jest rozbudowa istniejącego portu jachtowego w Krynicy Morskiej. Zakres inwestycji obejmuje wykonanie opaski brzegowej od strony wejścia do portu.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54°22'42" N, 19°26'50" E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Nowodworski
Gmina:	Krynica Morska
Miejscowość:	Krynica Morska
Nr Działek (stan władania):	- 593 KW: DG2M/00042657/2; - 682/1 KW: GD2M/00059221/9, 602/13 KW: GD2M/00046685/5, obręb Krynica Morska
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	2000 m ²
Uwarunkowania planistyczne:	- Studium: Uchwała nr III\24\02 Rady Miejskiej w Krynicy Morskiej z dnia 30 grudnia 2002 r.; - Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego pomiędzy ul. Gdańską a wodami Zalewu Wiślanego od działki nr 368/4 do działki nr 642;
Charakterystyka lokalizacji:	Port w Krynicy Morskiej położony jest w połowie długości polskiej części Mierzei Wiślanej, po stronie Zalewu Wiślanego. Teren w części położony jest w granicach morskiego portu rybackiego w Krynicy Morskiej ustalonych w Rozporządzeniu Ministra Żeglugi z dnia 18 lutego 1957 r., a w części znajduje się w pasie ochronnym brzegu morskiego.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana; - Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej zgodnie z decyzją nr 136/90 z dnia 25.01.1990 r. o wpisie do rejestru zabytków układu ruralistycznego Krynicy Morskiej; - Specjalny Obszar Ochrony „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana” PLH280007; - Obszar Specjalnej Ochrony „Zalew Wiślany” PLB280010;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- nabrzeża: Północno-Zachodnie (114 mb), Bosmańskie (34 mb) i Północno-Wschodnie (155 mb) o łącznej długości 303mb, wyposażone w nowe urządzenia cumowniczo-odbojowe; - pomosty stałe nr 1 i 2 pomosty; - pomost nr 3 wraz z ostrogą wejściową i boczną;
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- plac - toalety ogólnodostępne; - budynek informacji turystycznej; - pawilon recepcji przy polu namiotowym; - poczekalnia autobusów z dworcem; - hangar na łodzi; - bojery z zapleczem socjalnym i sanitarnym;

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Miejsce realizacji opaski brzegowej

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd ulicą Bojerowców.
Dostępność drogą wodną:	Port znajduje się nad Zalewem Wiślanym
Dostępność komunikacji publicznej:	PKS z Elbląga i Gdańska. Działający przystanek tramwajów wodnych.
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Są; wysoki standard w budynku bosmanatu
Monitoring	Jest
Odbiór ścieków i olei	Jest
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Inwestycja zlokalizowana w istniejącym porcie jachtowym w Krynicy Morskiej po stronie Zalewu Wiślanego.
Rodzaj akwenu:	Morskie wody wewnętrzne oraz rejon 2 żegluga śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Główny tor wodny Zalewu Wiślanego: szerokość ok. 60 m, zmienna głębokość od 2-3,5 m; Główny tor wodny zalewu ma literę „Y”, skierowanej nóżką w stronę wschodnią. Ramię północne to podejście do rzeki Szkarpawy, na drogę wodną do Gdańska. Południowe ramię to podejście na rzekę Elbląg do Elbląga. Oba ramiona łączą się przy stawie Elbląg, skąd tor wodny prowadzi na wschód, aż do granicy państwa. Tor podejściowy do portu Krynica Morska: głębokość 2,6 m.
Wahania poziomu wody:	Średnia głębokość w części polskiej Zalewu Wiślanego wynosi ok. 2,6 m, z maksymalną głębokością 5 m. Stany wody na Zalewie Wiślanym zależą głównie od kierunku wiatru. Wysokie stany wody powstają przeważnie w wyniku wlewu wód bałtyckich po długotrwałych wiatrach z sektora NW i N. Przy wietrze z sektora SW dochodzi czasami do cofnięcia się wody z przybrzeżnych rejonów południowo-zachodniej części Zalewu, aż do odkrycia dna włącznie. Maksymalny wzrost lub obniżenie poziomu wody w wyniku wymiany wód Zbiornika i Zatoki Gdańskiej może wynosić 0,8 m do 1,0 m na dobę. Wahania poziomu wody pod wpływem oddziaływania wiatru mogą osiągnąć 1,0 m do 1,5 m na dobę. Amplituda wahań stanu wody osiąga największe wartości w południowo-zachodniej części Zalewu Wiślanego.
Jednostki pływające:	Żeglowanie po Zalewie Wiślanym podlega przepisom dla akwenów morskich, jednak dopuszczalne jest żeglowanie jednostkami śródlądowymi. Zalew może być bezpiecznie użytkowany przez jednostki o zanurzeniu ok. 1,5 m.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Pirs betonowy oczekujący remontu. Ujęty w odrębnym opracowaniu. Stosunkowo nowe nabrzeża.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Zalew Wiślany należy do akwenów groźnych. Silne, często nie przewidywane przez prognozy wiatry, nadchodzące szybko i gwałtownie, wywołują natychmiastowe falowanie, które zaledwie w ciągu godziny

	osiąga swoje maksimum. Przy wietrze sztormowym 25 m/sek (10⁰ B) parametry fali obliczone przez Instytut Morski dla Zalewu Wiślanego wynoszą: wysokość fali 1,2 m, długość fali 26 metrów. Żeglarze powinni pamiętać o zrywających się tu niespodziewanych silnych wiatrach, gwałtownie przybierających na sile, podnoszących pył wodny i burzących wodę. Te wichury, nie poprzedzane żadnymi znakami na niebie, zwane tu "białymi szkwałami", po narobieniu szkód, najczęściej szybko cichną, ustępując słonecznej pogodzie. Podobny szkwał może powtórzyć się tego samego dnia. Przy wiatrach wschodnich i północno-wschodnich na Zalewie występuje tzw. cofka. Woda pchana przez wiatr przez Cieśninę Pilawską podnosi poziom wód Zalewu. Nie jest to groźne dla żeglugi. Zimą, zazwyczaj już w grudniu Zalew zamarza, na ogół gładką powierzchnią, co tworzy doskonałe warunki do uprawiania żeglarstwa lodowego. Maksymalna grubość lodu i okres zlodzenia zależą od surowości zimy. Grubość powłoki lodowej waha się od 30 cm podczas zim umiarkowanych do 50 a nawet 60 cm podczas zim surowych. Zlodzenie zazwyczaj nie jest stałe. W okresie topnienia lodów lub pierwszych ruchów lodów na centralnej części Zalewu pojawiały się wypiętrzenia (zwały) do wysokości nawet 3 metrów. Występuje tu morskie oznakowanie nawigacyjne, które różni się od oznakowania śródlądowego.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Latarnia morska w Krynicy Morskiej; - zabytkowa zabudowa miasta Krynica Morska;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana - Zabytkowy układ ruralistyczny Krynicy Morskiej - Wielbłądzi Garb stanowiący najwyższe wzniesienie na Mierzei Wiślanej

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	Budowa opaski brzegowej	1 307 000
	SUMA 1	1 307 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Brak	-
	SUMA 2	-
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Brak	-
	SUMA 3	-
SUMA 1+2+3		1 307 000

Przeszkody w realizacji zadania:	Planistyczno-prawne: - Układ ruralistyczny Krynicy Morskiej wpisany do rejestru zabytków Nawigacyjno-żeglugowe:
---	---

	- Brak Środowiskowe: - Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana - Specjalny Obszar Ochrony „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana” - Obszar Specjalnej Ochrony „Zalew Wiślany”
Uwagi:	Koncepcja bazuje na fragmencie projektu „Przebudowa i rozbudowa portu jachtowego w Krynicy Morskiej” własności Gminy Miasta Krynica Morska. Kwota dla „Budowy opaski brzegowej” na podstawie Kosztorysu inwestorskiego nr 105/2006/H3/4 przekazanego przez Gminę Miasta Krynica Morska według Wskaźnika cen towarów i usług komercyjnych (pot. Wskaźnika inflacji) do VII 2015 roku.

MIASTO KRYNICA MORSKA
Nowa Karczma - budowa przystani żeglarskiej

13.4



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



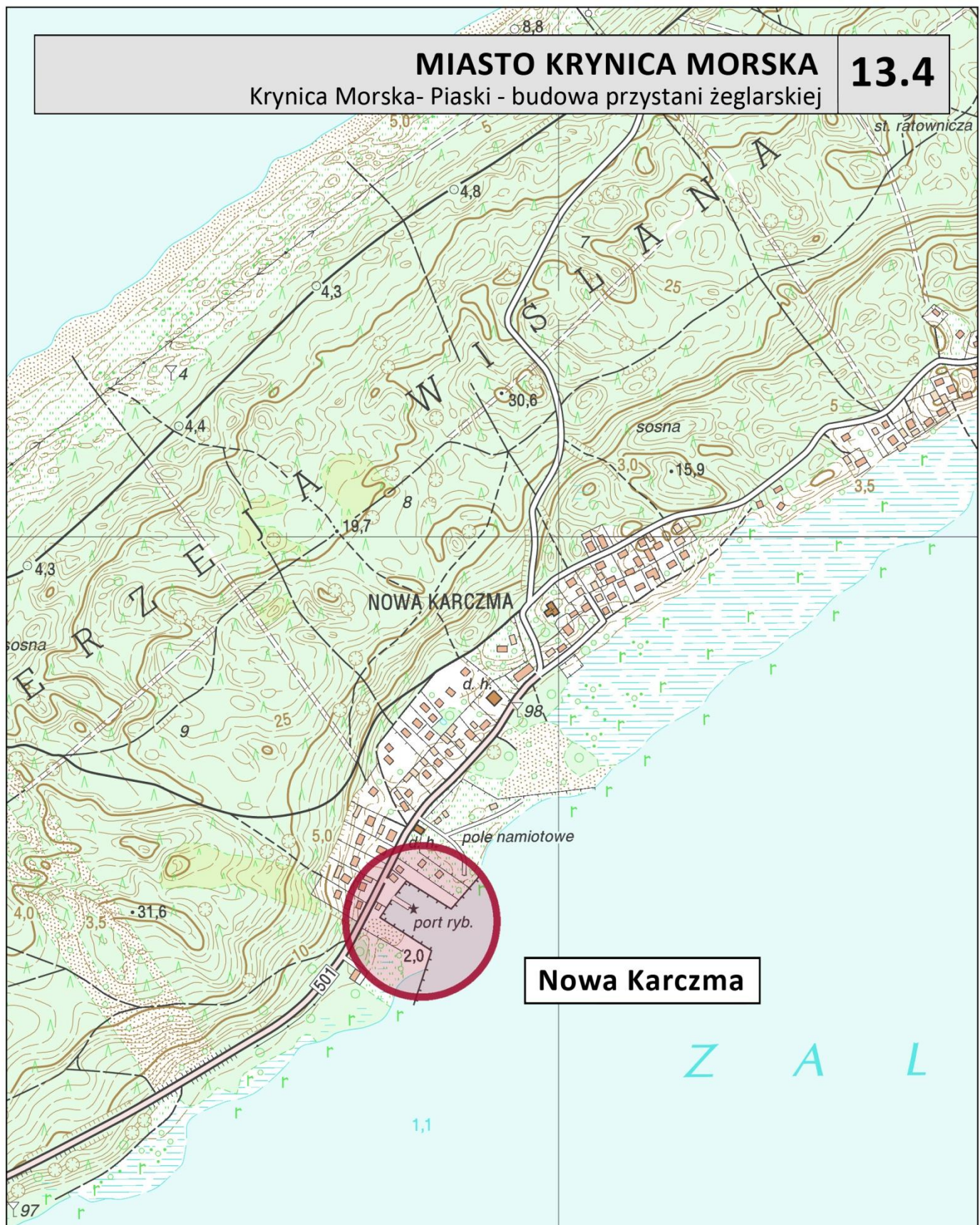
UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



MIASTO KRYNICA MORSKA

Krynica Morska- Piaski - budowa przystani żeglarskiej

13.4



Nowa Karczma

Lokalizacja inwestycji

skala 1:10 000

MIASTO KRYNICA MORSKA		13.4
Nazwa zadania:	Nowa Karczma - budowa przystani żeglarskiej	
Opis zadania:	Celem zadania jest rozbudowa istniejącego portu o infrastrukturę żeglarską. Zakres inwestycji obejmuje budowę pomostów pływających, bosmanatu z sanitariatem i ułożenie nowej nawierzchni.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54°25'40"N, 19°35'53"E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Nowodworski
Gmina:	Krynica Morska
Miejscowość:	Krynica Morska; obręb ewidencyjny Nowa Karczma
Nr Działek (stan władania):	działka 29/4, Obręb Nowa Karczma, KW: GD2M/00058239/1
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	3100 m ²
Uwarunkowania planistyczne:	- Studium: Uchwała nr III\24\02 Rady Miejskiej w Krynicy Morskiej z dnia 30 grudnia 2002 r.; - Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obrębu geodezyjnego Nowa Karczma (Piaski) Uchwała numer: XXVI/190/09 z dnia: 2009.02.26.
Charakterystyka lokalizacji:	Morska Przystań w Krynicy Morskiej - Basen III – Nowa Karczma zlokalizowana jest 4 km od granicy polsko – rosyjskiej, na Mierzei Wiślanej (jest to jednocześnie wschodnia granica Unii Europejskiej). Znajdujący się tam tzw. Basen III – Nowa Karczma traktowany jest jako jeden z rejonów portu Krynica Morska. Przystań składa się z dwóch basenów przedzielonych drewnianym pomostem. Do portu prowadzi tor podejściowy o długości 1120 metrów i głębokości 2,0 m.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- część terenu znajduje się w granicach morskiej przystani w Krynicy Morskiej –Basen III – Nowa Karczma; wszelkie zmiany sposobu użytkowania i zagospodarowania terenu należy uzgodnić z właściwym terytorialnie organem administracji morskiej; - teren znajduje się na obszarze Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiśłana”, dla którego obowiązują przepisy prawa powszechnie obowiązującego i miejscowego w kompetencji Wojewody; - teren znajduje się na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią; - teren znajduje się w Obszarze Specjalnej Ochrony Ptaków Zalew Wiśłany PLB280010.
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Przystań składa się z dwóch basenów przedzielonych stałym pomostem.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Przystań Nowa Karczma ma powierzchnię 1,4 ha i jest własnością Skarbu Państwa administrowana przez Urząd Morski w Gdyni. Część terenu dzierżawiona jest przez podmioty prywatne.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok z pomostu cumowniczego na teren portu



Fot.2 Południowa część basenu portowego



Fot.3 Północna część basenu portowego



Fot.4 Plac parkingowy. W tle pozostałości budynku odbudowywanego jako bosmanat



Fot.3 Południowe nabrzeże



Widok z pomostu na zalew wiślanY

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Droga wojewódzka nr 501.
Dostępność drogą wodną:	Droga wodną przez akwen Zalewu Wiślanego. Tzw. Basen III – Nowa Karczma traktowany jest jako jeden z rejonów portu Krynica Morska.
Dostępność komunikacji publicznej:	PKS z Gdańska
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Jest
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Brak
Sanitariaty	Brak ogólnodostępnych
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Inwestycja zlokalizowana w Nowej Karczmie (Basenie III-Morska Przystań w Krynicy Morskiej) nad Zalewem Wiślanym.
Rodzaj akwenu:	Morskie wody wewnętrzne oraz rejon 2 żegluga śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Główny tor wodny Zalewu Wiślanego: szerokość ok. 60 m, zmienna głębokość od 2-3,5 m; Główny tor wodny zalewu ma literę „Y”, skierowanej nóżką w stronę wschodnią. Ramię północne to podejście do rzeki Szkarpawy, na drogę wodną do Gdańska. Południowe ramię to podejście na rzekę Elbląg do Elbląga. Oba ramiona łączą się przy stawie Elbląg, skąd tor wodny prowadzi na wschód, aż do granicy państwa. Tor podejściowy do portu Nowa Karczma: długość 1120 m i głębokość 2,0m.
Wahania poziomu wody:	Średnia głębokość w części polskiej Zalewu Wiślanego wynosi ok.2,6 m , z maksymalną głębokością 5 m. Stany wody na Zalewie Wiślanym zależą głównie od kierunku wiatru. Wysokie stany wody powstają przeważnie w wyniku wlewu wód bałtyckich po długotrwałych wiatrach z sektora NW i N. Przy wietrze z sektora SW dochodzi czasami do cofnięcia się wody z przybrzeżnych rejonów południowo-zachodniej części Zalewu, aż do odkrycia dna włącznie. Maksymalny wzrost lub obniżenie poziomu wody w wyniku wymiany wód Zbiornika i Zatoki Gdańskiej może wynosić 0,8 m do 1,0 m na dobę. Wahania poziomu wody pod wpływem oddziaływania wiatru mogą osiągnąć 1,0 m do 1,5 m na dobę. Amplituda wahań stanu wody osiąga największe wartości w południowo-zachodniej części Zalewu Wiślanego.
Jednostki pływające:	Żeglowanie po Zalewie Wiślanym podlega przepisom dla akwenów morskich, jednak dopuszczalne jest żeglowanie jednostkami śródlądowymi. Zalew może być bezpiecznie użytkowany przez jednostki o zanurzeniu ok. 1,5 m.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Przystań składa się z dwóch basenów przedzielonych drewnianym pomostem. Infrastruktura w dobrym stanie.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Zalew Wiślany należy do akwenów groźnych. Silne, często nie przewidywane przez prognozy wiatry, nadchodzące szybko i gwałtownie, wywołują natychmiastowe falowanie, które zaledwie w ciągu godziny osiąga swoje maksimum. Przy wietrze sztormowym 25 m/sek (100 B) parametry fali obliczone przez Instytut Morski dla Zalewu Wiślanego wynoszą: wysokość fali 1,2 m, długość fali 26 metrów.

	Żeglarze powinni pamiętać o zrywających się tu niespodziewanych silnych wiatrach, gwałtownie przybierających na sile, podnoszących pył wodny i burzących wodę. Te wichury, nie poprzedzane żadnymi znakami na niebie, zwane tu "białymi szkwałami", po narobieniu szkód, najczęściej szybko cichną, ustępując słonecznej pogodzie. Podobny szkwał może powtórzyć się tego samego dnia. Przy wiatrach wschodnich i północno-wschodnich na Zalewie występuje tzw. cofka. Woda pchana przez wiatr przez Cieśninę Pilawską podnosi poziom wód Zalewu. Nie jest to groźne dla żeglugi. Zimą, zazwyczaj już w grudniu Zalew zamarza, na ogół gładką powierzchnią, co tworzy doskonałe warunki do uprawiania żeglarstwa lodowego. Maksymalna grubość lodu i okres zlodzenia zależą od surowości zimy. Grubość powłoki lodowej waha się od 30 cm podczas zim umiarkowanych do 50 a nawet 60 cm podczas zim surowych. Zlodzenie zazwyczaj nie jest stałe. W okresie topnienia lodów lub pierwszych ruchów lodów na centralnej części Zalewu pojawiały się wypiętrzenia (zwały) do wysokości nawet 3 metrów. Występuje tu morskie oznakowanie nawigacyjne, które różni się od oznakowania śródlądowego.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Granica polsko – rosyjska; - Latarnia Morska w Krynicy Morskiej; - Skarpa - punkt widokowy na zalew oraz Wysoczyznę Elbląską;
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	- Krajobraz wybrzeży nadzalewowych: niskie wybrzeża, sekwencja wydm, leśny charakter; - Naturalne piaszczyste plaże mierzejowe;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 22	
	- 17 m.c. Lc= <6,0m	
	- 5 m.c. Lc= <12,0m	
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 1	
	Pomost A (15 miejsc cumowniczych)	
	- 5x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	280 000
	- 10x Montaż pała kotwiącego L=9,0m;	120 000
	- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	15 750
	- 7x Y-bom dł. 6,0m bez chodni;	15 750
	- 8x Y-bom dł. 6,0m z chodnią;	36 000
	- 2x Trap;	10 000
	WARIANT 1: Pomost A	481 750
	Budowa pomostów pływających	

	WARIANT 2	
	Pomost A (15 miejsc cumowniczych)	
	- 5x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	150 000
	- 5x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	15 000
	- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	20 000
	- 16x Boja cumownicza zakotwiczona;	12 800
	- 2x Trap;	10 000
	WARIANT 2: Pomost A	207 800
	SUMA 1 - WARIANT 1	481 750
	SUMA 1 - WARIANT 2	207 800
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nabrzeże B (2 miejsca cumownicze)	
	- Nawierzchnie piesze z kostki, pow. ok. 370,0m ²	55 500
	- Nawierzchnie z pieszo-jezdne z kostki, pow. ok. 410,0m ²	82 000
	- Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 85,0m ²	12 750
	- 1x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	5 000
	Nabrzeże B	155 250
	Nabrzeże C (5 miejsc cumowniczych)	
	- Nawierzchnie piesze z kostki, pow. ok. 25,0m ²	3 750
	- Nawierzchnie z pieszo-jezdne z kostki, pow. ok. 630,0m ²	126 000
	- Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 200,0m ²	30 000
	- 2x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	10 000
	- Budowa budynku bosmanatu z bezobsługową toaletą z prysznicami, pow. ok. 120,0m ²	700 000
	Nabrzeże C	869 750
	SUMA 2	1 025 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	50 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	40 000
	Budowa systemu monitoringu	15 000
	SUMA 3	105 000
SUMA 1+2+3: WARIANT 1		1 611 750
SUMA 1+2+3: WARIANT 2		1 337 800

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Park krajobrazowy „Mierzeja Wiślana” - Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Zalew Wiślany” Planistyczno-prawne: - Teren znajduje się w granicach portu rybackiego w Nowej Karczmie. Nawigacyjno-żeglugowe: Brak
Uwagi:	Brak

MIASTO HEL
Hel - budowa bosmanatu i zaplecza sanitarnego

14.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

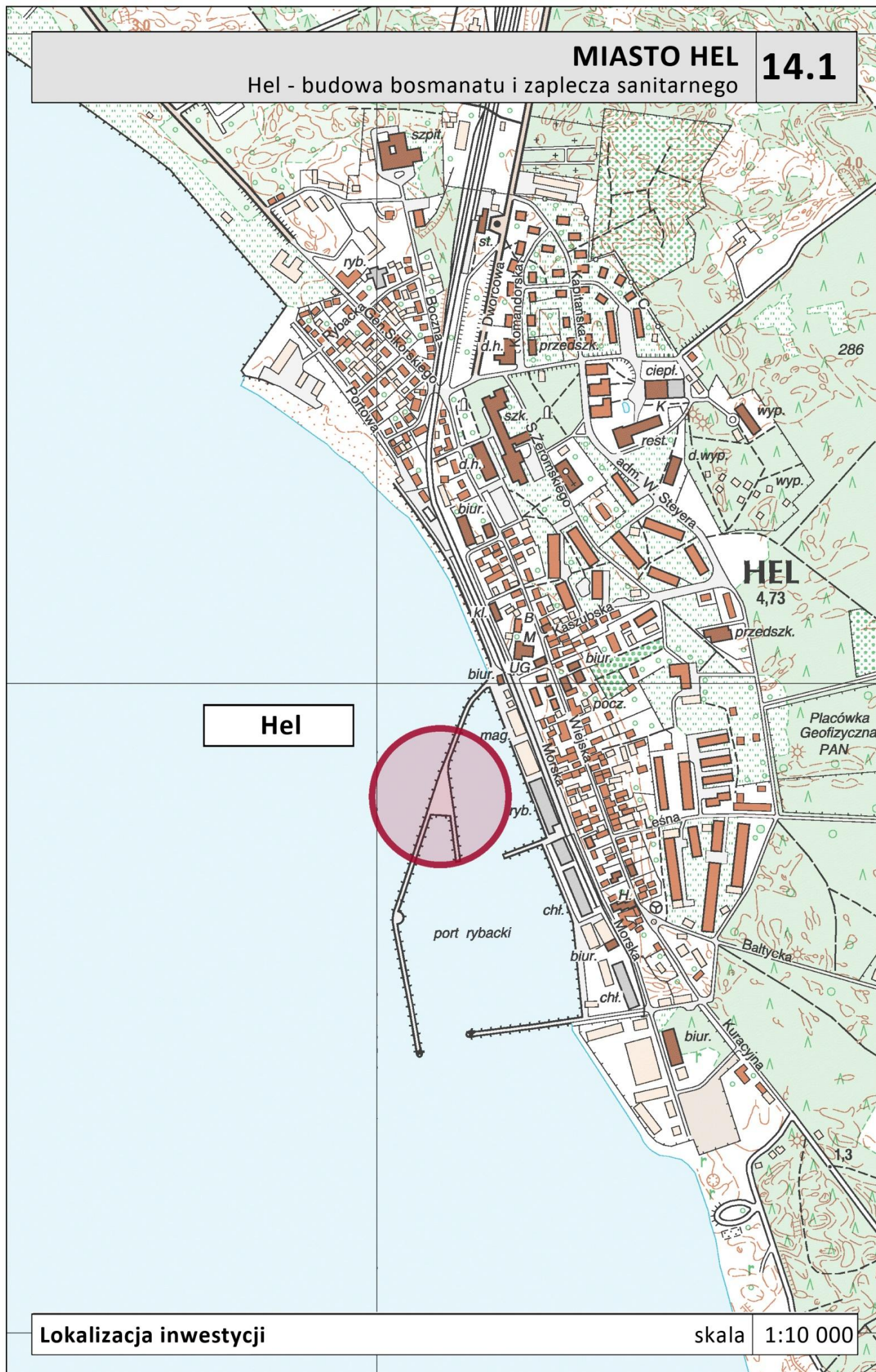


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO





MIASTO HEL		14.1
Nazwa zadania:	Hel – budowa bosmanatu i zaplecza sanitarnego	
Program inwestycji:	Celem zadanie jest podniesienie standardu zaplecza socjalnego dla istniejącego portu jachtowego. Zakres inwestycji obejmuje budowę budynku bosmanatu wraz z zapleczem sanitarnym.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	N 54°36'11.73", E 018°48'00.94"
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Pucki
Gmina:	Hel
Miejscowość:	Hel
Nr Działek (stan władania):	- działka nr 573/40, obręb Hel, własność Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym Zarządu Portu Morskiego Hel KOGA Spółka z o.o., KW nr GD2W/00025334/5
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	0,06 ha
Uwarunkowania planistyczne:	- Studium: brak; - Plan miejscowy: brak;
Charakterystyka lokalizacji:	Przedmiotową działkę 573/40 stanowi konstrukcja hydrotechniczna Falochron Zachodni w Morskim Porcie Hel.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Na przedmiotowym terenie nie istnieją żadne formy przyrodnicze, planowana inwestycja położona jest w granicach obszaru Natura 2000 „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” .
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Infrastruktura hydrotechniczna istniejącego portu rybackiego i jachtowego: umocnione nabrzeża, pomosty pływające, dźwig
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Na terenie działki znajduje się 3 kondygnacyjny budynek. W pozostałej części działki jest terenem niezabudowanym wykorzystywanym na cele zabudowy tymczasowej w sezonie letnim każdego roku.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 1 Widok na Port rybacki



Fot.2 Widok na budynek rekreacyjny, po prawej - teren inwestycji



Fot.3 Widok w stronę północną Portu Jachtowego



Fot.4 Widok w stronę południową Portu Jachtowego



Fot.5 Widok na teren inwestycji



Fot.6 Widok na teren inwestycji i budynek rekreacyjny

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Droga wojewódzka nr 216;
Dostępność drogą wodną:	Zatoka Gdańska;
Dostępność komunikacji publicznej:	- Przewozy Regionalne – autobus szynowy; - PKS;
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Są, kontenery sezonowe – niski standard;
Monitoring	Jest
Odbiór ścieków i olei	Jest
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Terenem lokalizacji budynku jest pirs w Porcie Hel, przy którym znajduje się port jachtowy.
Rodzaj akwenu:	Zatoka Pucka to obszar morskich wód osłoniętych oraz rejon 2 żegluga śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Tor podejściowy do portu. Głębokość toru w granicach 7-8 metra. Głębokość w basenie portowym waha się od ok.7 m w Basenie Zewnętrznym (ok. 6 m przy nabrzeżach) do ok. 5 m (4,3 m przy nabrzeżach) w Basenie Wewnętrznym.
Wahania poziomu wody:	Wahania poziomu wody w Zatoce Puckiej uzależnione są przede wszystkim od sytuacji anemobarycznej nad Bałtykiem Południowym. Średni poziom wód w Zatoce Puckiej (dane z lat 1961-1975) wynosi dla Zewnętrznej Zatoki Puckiej 502,73 cm, a dla Zalewu Puckiego 500,50 cm. Przebieg średnich miesięcznych poziomów wód w Zatoce Puckiej, podobnie jak w Zatoce Gdańskiej, zbliżony jest do sezonowych wahań w Morzu Bałtyckim. Występują w nim dwie fazy: obniżonych poziomów od lutego do czerwca i podwyższonych od lipca do grudnia. Główne maksimum występuje w sierpniu, minimum zaś w lutym lub marcu. Amplituda wahań poziomu wód zależy również od wiatrów wiejących nad całym Bałtykiem, jak i od wiatrów lokalnych. Poziom wody podnosi się przy wiatrach WSW - N - ENE, a opada przy pozostałych kierunkach. Wahania te maksymalnie dochodzą do 1 m (średnio ok. 30 cm) Skrajne wahania poziomu morza w Zatoce Puckiej związane są ze sztormami.
Jednostki pływające:	Na Zewnętrznej Zatoce Puckiej tak jak na wodach Zatoki Gdańskiej spotykają się jednostki żegluga morskiej z mniejszymi jednostkami żegluga przybrzeżnej.

Stan obecny infrastruktury wodniackiej:	Istniejąca infrastruktura Portu Rybackiego, wymaga modernizacji.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Wysokość średniej fali na Zatoce Puckiej wynosi 0,2m, średnia fala sztormowa 0,6 m, max. 1,2 m. Wiatry sztormowe przeważają z kierunku południowo – zachodniego, zachodniego i północno – zachodniego. Na Zatoce Gdańskiej może występować falowanie do wysokości 2,0m. Okres największego zlodowacenia na Zatoce Gdańskiej przypada od połowy stycznia do początku marca. Spiętrzenia sztormowe występują w ciągu roku nierównomiernie. Maksymalna ilość spiętrzeń występuje w okresie od września do lutego, z największym nasileniem od października do stycznia. W pozostałych miesiącach sztormy są rzadsze i trwają z reguły jeden dzień. W zatoce zlokalizowane są duże porty min. w Gdańsku i Gdyni. Należy pamiętać, by tory podejściowe do portów przecinać pod kątem prostym, a statkom pełnomorskim ustępować pierwszeństwa.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Zespół Latarni Morskiej; - Muzeum Rybołówstwa; - promenada nadmorska; - bateria artylerii nadbrzeżnej im. kmdr. ppor. Heliodora Laskowskiego; - Fokarium – Stacja Morska Uniwersytetu Gdańskiego;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Zatoka Gdańska (Zatoka Pucka); - plaże Półwyspu Helskiego;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	Brak;	-
	SUMA 1	-
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Budowa bosmanatu i zaplecza sanitarnego, ok. 250,0m ²	900 000
	Nawierzchnie z kostki brukowej betonowej, pow. ok. 350,0m ²	70 000
	SUMA 2	970 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	50 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	40 000
	SUMA 3	90 000
SUMA 1+2+3		1 060 000

Szacunkowa wycena kosztów jest pogładowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Przeszkody w realizacji zadania:	Planistyczno-prawne: - Brak planu miejscowego Nawigacyjno-żeglugowe: brak Środowiskowe: - Obszar Natura 2000
Uwagi:	Projekt Zagospodarowania Terenu z projektu „Budynek zaplecza socjalnego dla żeglarzy. Hel, Port Rybacki dz. 573/40” – mgr inż. arch. A. Basiński

MIASTO PUCK

Puck - budowa portu jachtowego

15.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl



**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



MIASTO PUCK		15.1
Nazwa zadania:	Puck - rozbudowa portu jachtowego	
Opis zadania:	Celem zadania jest zwiększenie pojemności portu i polepszenie warunków jego użytkowania. Zakres inwestycji obejmuje budowę falochronu, nabrzeży, pomostów pływających z Y-bomami oraz zagospodarowanie terenu.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54°43' N, 18°25' E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Puck
Gmina:	Puck
Miejscowość:	Puck
Nr Działek (stan władania):	Działki wodne: Dla poniższych działek obręb ewidencyjny Nr 0021, 2.1 na karcie mapy 1 (arkusz 1) 199/3 – właściciel Skarb Państwa; wykonawca prawa własności Starosta Pucki; KW: GD2W/00048121/6; 202/13 - właściciel Gmina Miasta Puck; GD2W/00021230/8, Wm; 201/14 - właściciel Gmina Miasta Puck; KW: GD2W/00021230/8, Wm; 201/7 - właściciel Gmina Miasta Puck; KW: GD2W/00045582/4, Wm; 202/11 - właściciel Gmina Miasta Puck; KW: GD2W/00045582/4; Wm; Wewnętrzne wody Morskie – Zatoka Pucka; Działki lądowe: Dla poniższych działek obręb ewidencyjny Nr 0021, 2.1 na karcie mapy 1 (arkusz 1); 199/4 – właściciel Skarb Państwa; wykonawca prawa własności Starosta Pucki; KW: GD2W/00048121/6; Bz; 239 – właściciel Skarb Państwa; KW: bez oznaczenia; Bz; 179/1 – właściciel Gmina Miasta Puck; KW: GD2W/00021230/8; Bi; 179/4 – właściciel Gmina Miasta Puck; KW: 48557; dr; 179/5 – właściciel Gmina Miasta Puck; KW: 48557; Bz; 201/1 – właściciel Gmina Miasta Puck; KW: 21230; Bz; 201/5 – właściciel Gmina Miasta Puck; KW: GD2W/00021230/8; Bi, Bz; 201/6 – właściciel Gmina Miasta Puck; KW: GD2W/00025582/4; Bz; 201/8 – właściciel Gmina Miasta Puck; KW: GD2W/00025582/4; Bz; 202/5 – właściciel Gmina Miasta Puck; KW: 21230; Bi; 202/12 – właściciel Gmina Miasta Puck; GD2W/00045582/4; Bz; 202/14 – właściciel Gmina Miasta Puck; KW: GD2W/00021230/8; Bz; 205 – właściciel Gmina Miasta Puck; KW: GD2W/00045582/4; Bi; 240 – właściciel skarb Państwa; KW: bez oznaczenia; Bz; Legenda: Bz – teren rekreacyjno-wypoczynkowy Bi – inne tereny zabudowane Wm – grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi Dr – drogi

Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	200 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Puck – uchwała Nr XLVI/4/2010 Rady Miasta Pucka z dnia 25 lutego 2010
Charakterystyka lokalizacji:	Teren portu rybackiego i przewidywanej rozbudowy mariny przynależny jest administracyjnie do miasta Puck i leży w jego północnej części. Omawiane tereny położone są na Kaszubach u ujścia rzeki Płutnicy do Zatoki Puckiej w północno-wschodniej części Kępy Puckiej na Pobrzeżu Gdańskim. Port Puck tworzą dwa baseny portowe oddzielone plażą i obiektami Harcerskiego Ośrodka Morskiego. Na zachód od portu znajdują się także nieużytkowane baseny pozostałe po dawnym lotnisku nadmorskim. Port zabezpieczony jest przed oddziaływaniem falowania jedynie na pewnych odcinkach. Zarówno falochron pływający jak i falochron półwyspowy mariny nie zapewniają należytej ochrony przed falowaniem, a co najważniejsze ich wzajemna współpraca w ochronie obszarów portowych właściwie nie istnieje.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- Nadmorski Park Krajobrazowy; - Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Zatoka Pucka” PLB 220005; - Obszar Natura 2000
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- basen rybacki; - basen jachtowy; - falochron pływający; - moło spacerowe;
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- bosmanat portu;

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Basen Rybacki z bosmanatem i warsztatem w tle



Fot.2 Nabrzeże Wschodnie Basenu Rybackiego



Fot.3 Pływający falochron zachodni



Fot.4 Widok na Półwysep Helski z terenu planowanej inwestycji



Fot.3 Widok z molo na Basen Rybacki



Fot.3 Widok z pływającego falochronu zachodniego na Basen Jachtowy i molo

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd Aleją Lipową
Dostępność drogą wodną:	Port znajduje się nad Zatoką Pucką
Dostępność komunikacji publicznej:	Kolej, Liczne PKS-y
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Jest
Monitoring	Jest
Odbiór ścieków i olei	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Port w Pucku znajduje się nad Zatoką Pucką
Rodzaj akwenu:	Zatoka Pucka to obszar morskich wód osłoniętych oraz rejon 2 żeglugi śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Tory podejściowe do Portu Puck: Zachodni dla jednostek LOA > 12,0 m Wschodni LOA < 14,0 m. Głębokość na torze podejściowym ok. 4,0-4,5 m. Najmniejsza głębokość na kanale Głębinka, wynosi ok.2,8 m (szerokość kanału wynosi 80 -100 m).
Wahania poziomu wody:	Wahania poziomu wody w Zatoce Puckiej uzależnione są przede wszystkim od sytuacji anemobarycznej nad Bałtykiem Południowym. Średni poziom wód w Zatoce Puckiej (dane z lat 1961-1975) wynosi dla Zewnętrznej Zatoki Puckiej 502,73 cm, a dla Zalewu Puckiego 500,50 cm. Przebieg średnich miesięcznych poziomów wód w Zatoce Puckiej, podobnie jak w Zatoce Gdańskiej, zbliżony jest do sezonowych wahań w Morzu Bałtyckim. Występują w nim dwie fazy: obniżonych poziomów od lutego do czerwca i podwyższonych od lipca do grudnia. Główne maksimum występuje w sierpniu, minimum zaś w lutym lub marcu. Amplituda wahań poziomu wód zależy również od wiatrów wiejących nad całym Bałtykiem, jak i od wiatrów lokalnych. Poziom wody podnosi się przy wiatrach WSW - N - ENE, a opada przy pozostałych kierunkach. Wahania te maksymalnie dochodzą do 1 m (średnio ok. 30 cm) Skrajne wahania poziomu morza w Zatoce Puckiej związane są ze sztormami.
Jednostki pływające:	Jednostki rybackie o zanurzeniu do 3m Jednostki jachtowe o zanurzeniu do 2,4m Jednostki pasażerskie o zanurzeniu do 1,8m
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Infrastruktura hydrotechniczna w porcie jest w stanie dobrym.

Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Falochron zachodni pływający zamyka częściowo istniejący tor wodny do Basenu Rybackiego Wiatry sztormowe przeważają z kierunku południowo – zachodniego, zachodniego i północno – zachodniego Wysokość średniej fali na Zatoce Puckiej wynosi 0,2m, średnia fala sztormowa 0,6 m, max. 1,2 m. Wiatry sztormowe przeważają z kierunku południowo – zachodniego, zachodniego i północno – zachodniego. W okresie zimowym dochodzi do częstych zalodzeń Zatoki Puckiej grubość lodu mierzona w rejonie Pucka w poszczególnych latach, w zależności od surowości zimy, wynosiła od 0.1 do 0.7m Spiętrzenia sztormowe występują w ciągu roku nierównomiernie. Maksymalna ilość spiętrzeń występuje w okresie od września do lutego, z największym nasileniem od października do stycznia. W pozostałych miesiącach sztormy są rzadsze i trwają z reguły jeden dzień.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Pucka Fara p.w. św. ap. Piotra i Pawła; - Stary rynek w Pucku; - Stanowisko archeologiczne puckiego zamku przy ul. Zamkowej w Pucku;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Ciąg widokowy na Zatokę Pucką i zamykający ją od północy Półwysep Helski - Nadmorska ścieżka rowerowa

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	Rozbiórki	25 000
	Falochron północny	14 785 000
	Nabrzeże zamykające HOM	861 000
	Nabrzeże zamykające	1 292 000
	Pomosty pływające z Y-bomami	3 321 000
	Roboty czerpalne	899 000
	Oznakowanie nawigacyjne	62 000
	SUMA 1	21 245 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnie	1 636 000
	Zieleń i mała architektura	123 000
	SUMA 2	1 759 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Sieci i wyposażenie elektryczne z oświetleniem terenu	431 000
	Siec i wyposażenie wod_kan	954 000
	SUMA 3	1 385 000
SUMA 1+2+3		24 389 000
+10% na nieprzewidziane wydatki		26 825 000

Podane kwoty pochodzą z Szacunkowych kosztów inwestycji „Rozbudowa i przebudowa portu w Pucku dla umożliwienia rozwoju jego lokalnej funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich” autorstwa firmy Wuprohyd z 2014 roku.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Nadmorski Park Krajobrazowy - Obszar Natura 2000 - Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Planistyczno-prawne: brak Nawigacyjno-żeglugowe: - Inwestycja wymaga prac czerpalnych o szerokim zakresie
Uwagi:	Zadanie jest fragmentem większego projektu pod nazwą Rozbudowa i przebudowa portu w Pucku dla umożliwienia rozwoju jego funkcji rybackich, turystycznych i żeglarskich autorstwa firmy Wuprohyd z 2014 roku.

MIASTO Sopot
Sopot - rozbudowa oferty sportowo-żeglarskiej

16.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

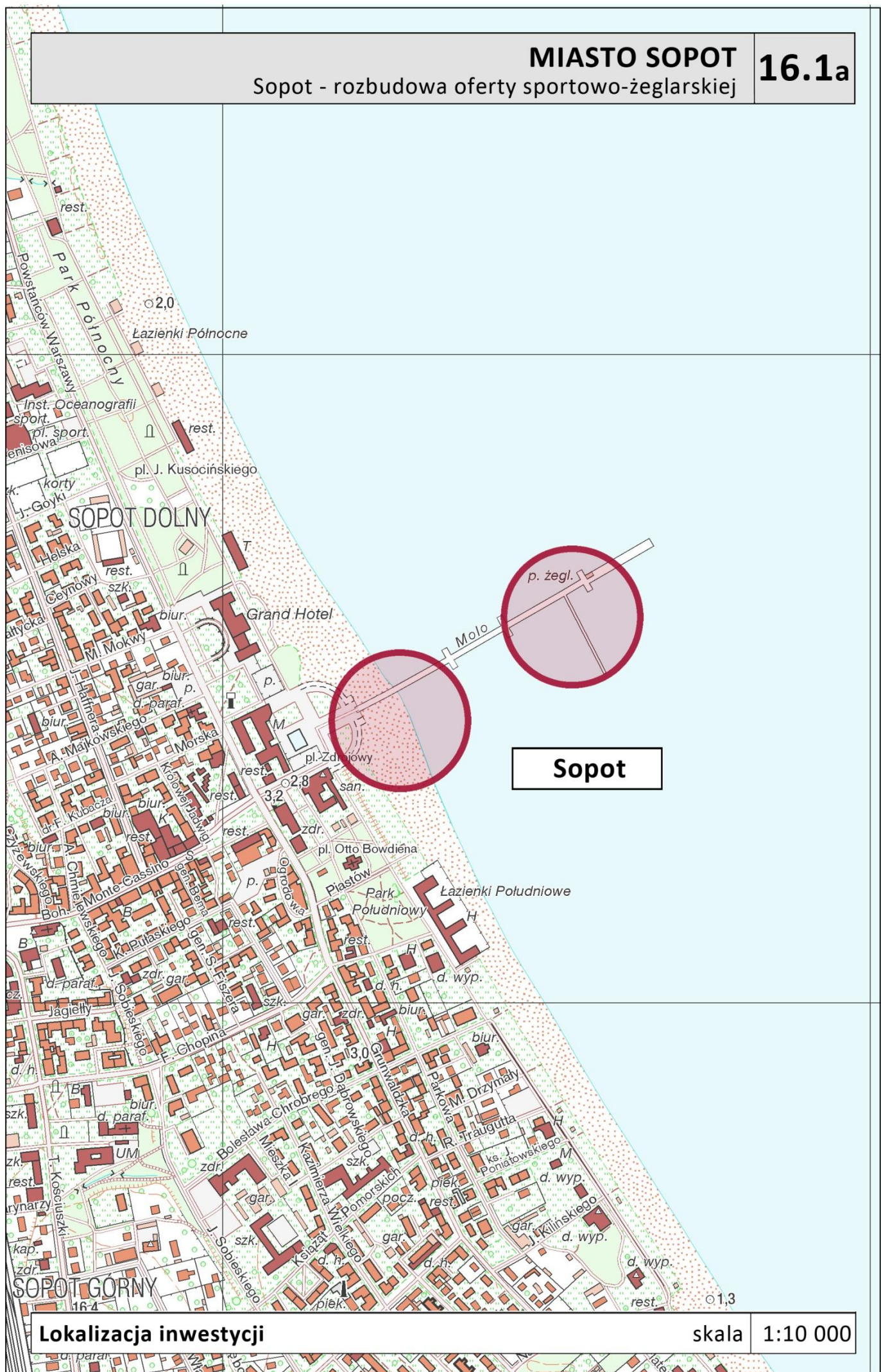


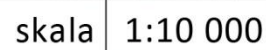
PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO







MIASTO Sopot		16.1
Nazwa zadania:	Sopot - rozbudowa oferty sportowo-żeglarskiej	
Opis zadania:	Celem projektu jest rozbudowa oferty sportowo żeglarskiej w Sopocie. Program inwestycji obejmuje budowę pomostów cumowniczych na moło, budowę i przebudowę dróg komunikacyjnych od alejki spacerowej do lustra wody, zagospodarowanie terenu pod sezonową wypożyczalnię sprzętu wodnego.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54,439 N, 18,559E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Sopot
Gmina:	Sopot
Miejscowość:	Sopot
Nr Działek (stan władania):	23/1; 1/1; Własność - Gmina Miasta Sopot
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	0,42ha
Uwarunkowania planistyczne:	Plan miejscowy: Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego; Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sopotu (aktualizacja z 02/2014)
Charakterystyka lokalizacji:	Planowane przedsięwzięcia zlokalizowane są w pasie nadmorskim – plaża w Sopocie wraz z alejką nadmorską i tereny Sopockiego Centrum Żeglarstwa oraz sopockie MOŁO.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Strefa uzdrowiskowa A, ponadto teren stanowi tzw. pas techniczny.
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Na przedmiotowej lokalizacji od wielu lat funkcjonuje kąpielisko Sopot. Istnieje infrastruktura sportowa żeglarska stanowiąca tzw. Centrum Żeglarstwa w Sopocie gdzie mają siedziby i działają :Sopocki Klub Żeglarski, Klub Katamaranów NAVIGO, Sopockie WOPR o MOSiR w Sopocie, działka kąpielisko miejskie po obu stronach MOŁO a przy MOŁO jest przystań jachtowa.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Poza sportowo-rekreacyjną infrastrukturą w pobliżu plaży dominują obiekty o charakterze hotelowo-gastronomicznym oraz uzdrowiskowym w otoczeniu założeń parkowych.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Miejsce rozbudowy pomostu stałego o dodatkowe pomosty pływające



Fot.2 Widok na istniejącą marinę



Fot.3 Widok na Wejście nr 23



Fot.4 Stan ciągu do wodowania jednostek przy wejściu nr 40



Fot.5 Ciąg do wodowania jednostek przy wejściu nr 38



Fot.6 Ciąg do wodowania jednostek przy wejściu nr 38

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Ze względu na położenie Sopotu w centrum metropolii dostępność transportowa jest dobra. Brak bezpośredniego dostępu samochodowego na molo
Dostępność drogą wodną:	Teren położony nad zatoką Gdańską
Dostępność komunikacji publicznej:	Autobusy miejskie, Tramwaje wodne, relatywna bliskość dworca PKP i Szybkiej Kolei Miejskiej
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Jest
Monitoring	Jest
Odbiór ścieków i olei	Jest
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Marina przy Molo w Sopocie.
Rodzaj akwenu:	Zatoka Gdańska to obszar morskich wód osłoniętych oraz rejon 1 żeglugi śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Średnia głębokość na zatoce wynosi około 50 m, a maksymalna 118m. Tor podejściowy. Głębokość w basenie mariny ok. 4- 5m. Głębokość przy nabrzeżu „D” (falochron zachodni) wynosi ok. 3-3,5m.
Wahania poziomu wody:	Zaobserwowana w ostatnim ćwierćwieczu tendencja rosnąca stanów wód (dla Gdańska +2 mm) występuje wskutek występowania zmian klimatycznych. Charakterystyczny jest sezonowy układ poziomu wody Zatoki Gdańskiej, wyróżnia się dwie fazy układu poziomów: obniżony poziom od lutego do czerwca i wyższy od średniego poziomu od lipca do grudnia. Amplituda wahań poziomu morza bałtyckiego, czyli różnica między maksymalnym a minimalnym stanem wody, wynosi u polskich wybrzeży od 3,4 m w Kołobrzegu do 2,7 m w Gdańsku.
Jednostki pływające:	Na wodach Zatoki spotykają się jednostki żeglugi morskiej z mniejszymi jednostkami żeglugi przybrzeżnej.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej	Marina przy Molo w Sopocie w bardzo dobrym stanie technicznym (oddana do użytku w 2011 roku). Marina zlokalizowana na końcu Mola w Sopocie, po jego wschodniej stronie. Basen portowy osłonięty z trzech stron falochronami.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	- Na Zatoce Gdańskiej może występować falowanie do wysokości 2,0m; -Okres największego zlodowacenia na Zatoce Gdańskiej przypada od połowy stycznia do początku marca. - Spiętrzenia sztormowe występują w ciągu roku nierównomiernie. Maksymalna ilość spiętrzeń występuje w okresie od września do lutego, z największym nasileniem od

	października do stycznia. W pozostałych miesiącach sztormy są rzadsze i trwają z reguły jeden dzień. - W zatoce zlokalizowane są duże porty morskie min. w Gdańsku i Gdyni. Należy pamiętać, by tory podejściowe do portów przecinać pod kątem prostym, a statkom pełnomorskim ustępować pierwszeństwa.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Muzeum Sopotu; - Centrum Sopotu, Molo, Ergo Arena, Hipodrom itp.; - Charakterystyczna architektura letniskowa; - Molo; - Ergo Arena;
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	- Założenia parkowe (Park Południowy i Park Północny;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	MOLO (część A Zadania) LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 35 - 35 m.c. Lc= <6,0m	
	Budowa pomostów pływających WARIANT 1	
	Pomost A (10 miejsc cumowniczych) - 9x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	504 000
	- 18x Montaż pala kotwiącego;	216 000
	- 9x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	45 000
	- 17x Y-bom dł. 6,0m bez chodni;	38 250
	- 18x Y-bom dł. 6,0m z chodnią;	81 000
	- 2x Trap;	16 000
	<u>WARIANT 1: Pomost A</u>	<u>900 250</u>
	Budowa pomostów pływających WARIANT 2	
	Pomost A (10 miejsc cumowniczych) - 9x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	270 000
	- 9x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	27 000
	- 9x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	45 000
	- 36x Boja cumownicza zakotwiczona;	28 800
	- 2x Trap;	16 000

	WARIANT 2: Pomost A	386 800
	WEJŚCIA NR 28 I 40 (część B Zadania) Remont i modernizacja rampy do wodowania jednostek	100 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	1 000 250
	SUMA 1 - WARIANT 2	486 800
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	MOLO (część A Zadania) Budowa sezonowego pawilonu sanitariatów z szatnią, pow. zabudowy ok. 75,0m ²	200 000
	WEJŚCIA NR 28 I 40 (część B Zadania) Dwie kładki drewniane na plaży, pow. łączna ok. 420,0m ²	210 000
	WEJŚCIA NR 28 I 40 (część B Zadania) Umocnienie brzegu kładki przed osypywaniem się piasku wydm, dł. ok. 76,0m	38 000
	WEJŚCIE NR 23 (część C Zadania) Pawilon A - o lekkiej konstrukcji, z dominującym materiałem drewnianym Sanitariaty, pow. zabudowy ok. 39,0m ²	80 000
	WEJŚCIE NR 23 (część C Zadania) Pawilon B - o lekkiej konstrukcji, z dominującym materiałem drewnianym Przechowywania sprzętu, pow. zabudowy ok. 39,0m ²	70 000
	WEJŚCIE NR 23 (część C Zadania) Kładka drewniana na plaży, pow. ok. 320,0m ²	160 000
	WEJŚCIE NR 23 (część C Zadania) Myjki dla sprzętu sportów wodnych	24 000
	SUMA 2	782 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	MOLO (część A Zadania) Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	150 000
	MOLO (część A Zadania) Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	120 000
	MOLO (część A Zadania) Rozbudowa systemu monitoringu	30 000
	MOLO (część A Zadania) Budowa bramek i systemu bezpiecznego dostępu	17 000
	WEJŚCIE NR 23 (część C Zadania) Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	50 000
	WEJŚCIE NR 23 (część C Zadania) Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	40 000
	SUMA 3	407 000
	MOLO (część A Zadania) - SUMA 1+2+3: WARIANT 1	1 417 250
	MOLO (część A Zadania) - SUMA 1+2+3: WARIANT 2	903 800
	WEJŚCIA NR 38 I 40 (część B Zadania) - SUMA 1+2+3	348 000
	WEJŚCIE NR 23 (część C Zadania) - SUMA 1+2+3	424 000
	SUMA 1+2+3: WARIANT 1	2 189 250
	SUMA 1+2+3: WARIANT 2	1 675 800

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.
W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Planistyczno-prawne: - Na terenie obowiązuje ochrona ekspozycji widokowej Zatoki Gdańskiej od strony plaż i plaż wraz z tłem od strony morza - Teren położony w granicach pasa technicznego brzegu morskiego - Strefa ochrony ekspozycji zespołu zabytkowego Łazienek Południowych przy Al. Wojska Polskiego - Teren położony jest w zasięgu strefy ochronnej krajobrazu zabytkowego zespołu urbanistyczno – krajobrazowego Sopotu - Przedpole zespołu zabytkowego miasta i sylweta od strony Zatoki Gdańskiej. Nawigacyjno-żeglugowe: - Brak Środowiskowe: - Strefa uzdrowiskowa A1 - Wymóg sporządzenia i uzgodnienia analiz krajobrazowych z właściwym konserwatorem zabytków dla wprowadzanych obiektów. Także małej architektury; - Ochrona biologiczno-techniczna wydmy; - Teren sąsiaduje od strony wschodniej z obszarem Natura 2000 – Obszarem Specjalnym Ochrony Ptaków „Zatoka Pucka”;
Uwagi:	Brak

MIASTO JASTARNIA

Jastarnia - rozbudowa portu jachtowego

17.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

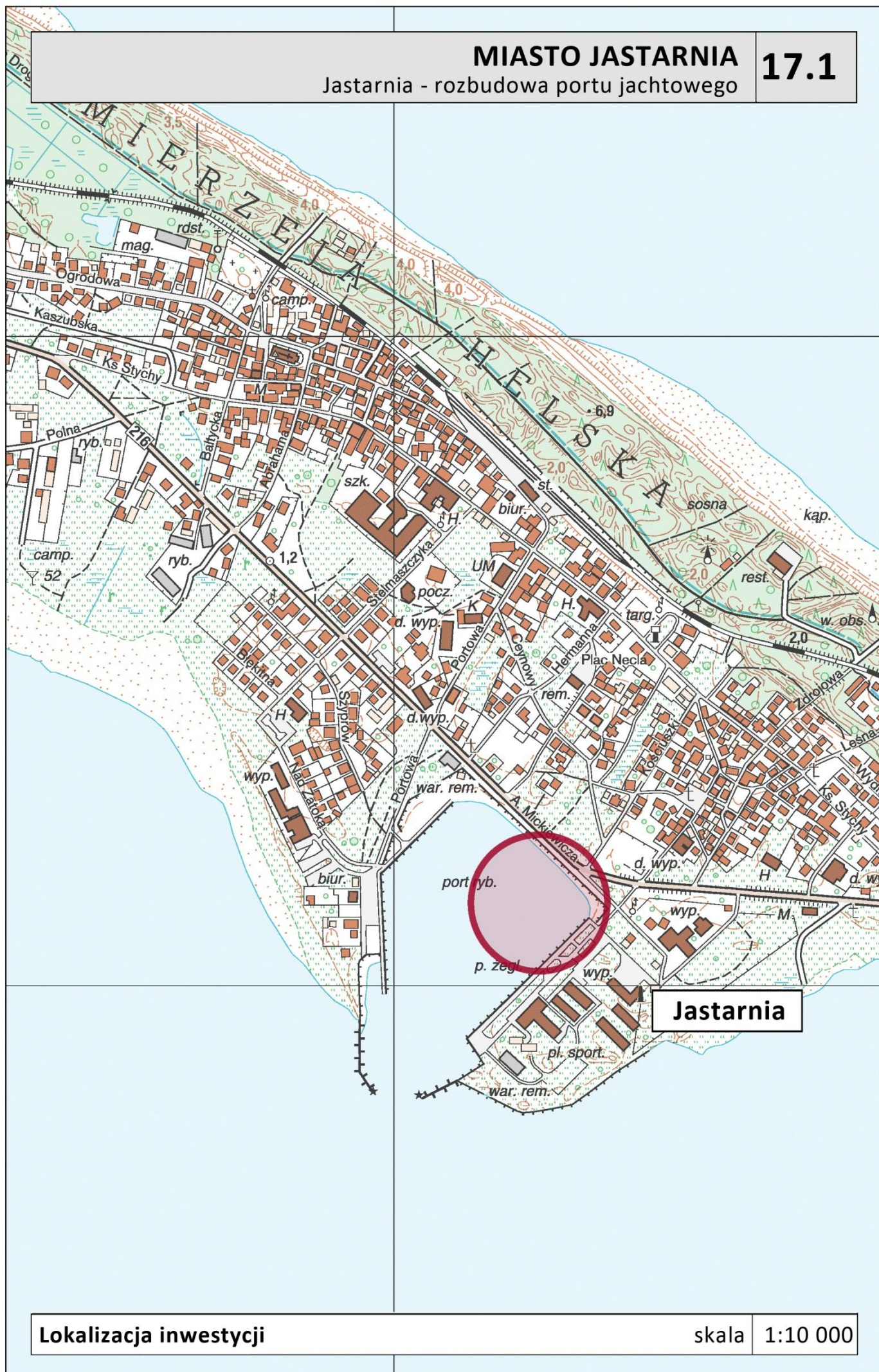


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





MIASTO JASTARNIA		17.1
Nazwa zadania:	Jastarnia - rozbudowa portu jachtowego	
Opis zadania:	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych oraz podniesienie standardu wypoczynku żeglarzy. Program inwestycji obejmuje budowę nowych pomostów na ok. 122 miejsc, budowę pomostu spacerowego na palach, zagospodarowanie terenu oraz rozbudowę budynku sanitariatów.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54° 41' 51" N, 18° 40' 31" E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Pucki
Gmina:	Jastarnia
Miejscowość:	Jastarnia
Nr Działek (stan władania):	- dz. nr 88/32 ark. 17 obr. Jastarnia, Skarb Państwa, GD2W/00043733/4; - dz. nr 88/34 ark. 17 obr. Jastarnia, Skarb Państwa, GD2W/00043733/4; - dz. nr 88/28 ark. 17 obr. Jastarnia, Skarb Państwa, GD2W/00056293/1; - dz. nr 88/227 ark. 17 obr. Jastarnia, Skarb Państwa, GD2W/00043733/4.
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	1,28ha
Uwarunkowania planistyczne:	- Studium: Uchwała Nr XXXI/193/2005 Rady Miasta Jastarnia z dnia 28 października 2005 r. - Plan miejscowy: brak.
Charakterystyka lokalizacji:	Teren położony na Półwyspie Helskim w miejscowości Jastarnia w północno – zachodnim i północno – wschodnim narożnikach basenu morskiego portu w Jastarni.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Teren w granicach: Nadmorskiego Parku Krajobrazowego, obszaru Natura 2000: PLH PLH220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski.
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Basen portowy z nabrzeżami postojowymi i remontowymi, pomostami cumowniczymi, zapleczem administracyjno - warsztatowym. Przy nabrzeżach i pomostach miejsca postoju jednostek rybackich, rekreacyjnych, sportowych. Urządzenie do wodowania jednostek o nośności 65 t, stacjonarny żuraw o udźwigu 6,3 t.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Budynek administracyjno – socjalny, budynek gromadzenia odpadów, sezonowo dwa kontenery sanitarne (toalety i prysznice) dla użytkowników portu należące do Miejskiego Zarządu Portu w Jastarni.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Parkingi/miejsce zimowania jachtów



Fot.2 Teren zielony, przewidziany do zagospodarowania i budowy pomostu spacerowego



Fot.3 Widok na wschodnią część portu



Fot.4 Widok na zachodnią część portu; infrastruktura żeglarska: dźwig, slip



Fot.5 Widok na pomost we wschodniej części portu



Fot.6 Widok na pomost środkowy

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd drogą wojewódzką nr 216 (ul. Mickiewicza), drogą powiatową nr G1536 (ul. Portowa) oraz drogą gminną 112032G (ul. Rybacka). Następnie ul. ks. Stefańskiego i ul. Portową (ok. 0,46 km).
Dostępność drogą wodną:	Droga wodną przez akwen Zatoki Puckiej do portu Jastarnia.
Dostępność komunikacji publicznej:	Dojazd linią kolejową nr 213 do stacji Jastarnia.
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Jest
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Są; średni standard
Monitoring	Jest
Odbiór ścieków i olei	Jest
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Lokalizacja znajduje się w istniejącym basenie portowym w miejscowości Jastarnia na Półwyspie Helskim.
Rodzaj akwenu:	Zatoka Pucka to obszar morskich wód osłoniętych oraz rejon 2 żegluga śródlądowej.
Tor wodny (głębokość szerokość):	Tor podejściowy do Portu Jastarnia. Głębokość toru 5,5 m. Głębokość w basenie portowym od 5,5m do 6,5 m. Głębokość przy nabrzeżu Kaszubskim, Rybackim oraz Obrońców Wybrzeża ok. 4,5 m. Głębokość przy nabrzeżu Północnym ok. 0,5 m.
Wahania poziomu wody:	Wahania poziomu wody w Zatoce Puckiej uzależnione są przede wszystkim od sytuacji anemobarycznej nad Bałtykiem Południowym. Średni poziom wód w Zatoce Puckiej (dane z lat 1961-1975) wynosi dla Zewnętrznej Zatoki Puckiej 502,73 cm, a dla Zalewu Puckiego 500,50 cm. Przebieg średnich miesięcznych poziomów wód w Zatoce Puckiej, podobnie jak w Zatoce Gdańskiej, zbliżony jest do sezonowych wahań w Morzu Bałtyckim. Występują w nim dwie fazy: obniżonych poziomów od lutego do czerwca i podwyższonych od lipca do grudnia. Główne maksimum występuje w sierpniu, minimum zaś w lutym lub marcu. Amplituda wahań poziomu wód zależy również od wiatrów wiejących nad całym Bałtykiem, jak i od wiatrów lokalnych. Poziom wody podnosi się przy wiatrach WSW - N - ENE, a opada przy pozostałych kierunkach. Wahania te maksymalnie dochodzą do 1 m (średnio ok. 30 cm) Skrajne wahania poziomu morza w Zatoce Puckiej związane są ze sztormami.
Jednostki pływające:	Średnie jachty żaglowe <12,0m długości, o zanurzeniu maksymalnym <3,6m.

Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Infrastruktura portowa w bardzo dobrym stanie.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Wysokość średniej fali na Zatoce Puckiej wynosi 0,2m, średnia fala sztormowa 0,6 m, max. 1,2 m. Wiatry sztormowe przeważają z kierunku południowo – zachodniego, zachodniego i północno – zachodniego. Na Zatoce Gdańskiej może występować falowanie do wysokości 2 m. Okres największego zlodowacenia na Zatoce Gdańskiej przypada od połowy stycznia do początku marca. Spiętrzenia sztormowe występują w ciągu roku nierównomiernie. Maksymalna ilość spiętrzeń występuje w okresie od września do lutego, z największym nasileniem od października do stycznia. W pozostałych miesiącach sztormy są rzadsze i trwają z reguły jeden dzień. W zatoce zlokalizowane są duże porty min. w Gdańsku i Gdyni. Należy pamiętać, by tory podejściowe do portów przecinać pod kątem prostym, a statkom pełnomorskim ustępować pierwszeństwa.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- port rybacki i jachtowy w Jastarni; - Muzeum Pod Strzechą, ul. Mickiewicza 115; - Zabytkowa Chata Rybacka, ul. Rynkowa 10; - pomost spacerowo – postojowy nad Zatoką Pucką w ciągu ul. Stelmaszczyka.
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Półwysep Helski; - Plaże nad Zatoką Pucką.

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 106 - 14 m.c. Lc= <6,0m - 64 m.c. Lc= <8,0m - 28 m.c. Lc= 12,0m Budowa pomostów pływających WARIANT 1 Pomost A (46 miejsc cumowniczych) - 8x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC; - 16x Montaż pala kotwiącego L=9,0m; - 11x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane	448 000 192 000 55 000

	bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	
	- 14x Y-bom dł. 8,0m bez chodni;	42 000
	- 16x Y-bom dł. 8,0m z chodnią;	96 000
	- 10x Y-bom dł. 12,0m bez chodni;	45 000
	- 8x Y-bom dł. 12,0m z chodnią;	72 000
	- 1x Trap;	8 000
	Pomost A	958 000
	Pomost B (46 miejsc cumowniczych)	
	- 8x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	448 000
	- 16x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	192 000
	- 11x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	55 000
	- 14x Y-bom dł. 8,0m bez chodni;	42 000
	- 16x Y-bom dł. 8,0m z chodnią;	96 000
	- 10x Y-bom dł. 12,0m bez chodni;	45 000
	- 8x Y-bom dł. 12,0m z chodnią;	72 000
	- 1x Trap;	8 000
	Pomost B	958 000
	Pomost C (14 miejsc cumowniczych)	
	- 2x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	112 000
	- 4x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	48 000
	- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	20 000
	- 8x Y-bom dł. 6,0m bez chodni;	18 000
	- 8x Y-bom dł. 6,0m z chodnią;	36 000
	- 1x Trap;	8 000
	Pomost C	242 000
	<u>Wariant 1: Pomost A + Pomost B + Pomost C</u>	<u>2 158 000</u>
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 2	
	Pomost A (46 miejsc cumowniczych)	
	- 8x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	240 000
	- 8x Kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	24 000
	- 11x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	55 000
	- 48x Boja cumownicza zakotwiczona;	38 400
	- 1x Trap;	8 000
	Pomost A	365 400
	Pomost B (46 miejsc cumowniczych)	

	- 8x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	240 000
	- 8x Kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	24 000
	- 11x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	55 000
	- 48x Boja cumownicza zakotwiczona;	38 400
	- 1x Trap;	8 000
	Pomost B	365 400
	Pomost C (14 miejsc cumowniczych)	
	- 2x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	60 000
	- 2x Kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	6 000
	- 4x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	20 000
	- 16x Boja cumownicza zakotwiczona;	12 800
	- 1x Trap;	8 000
	Pomost C	106 800
	<u>Wariant 2: Pomost A + Pomost B + Pomost C</u>	<u>837 600</u>
	udowa pomostu spacerowego na palach, pow. ok. 500,0m2	500 000
	Umocnienie nabrzeża – 50,0m2	25 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	2 683 000
	SUMA 1 - WARIANT 2	1 362 600
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnie z kostki betonowej, pow. ok. 550,0m2	110 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura (ok. 400,0m2)	60 000
	Rozbudowa istniejącego budynku sanitariatów (ok. 47,0m2) o nową część (ok. 50,0m2)	350 000
	SUMA 2	520 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Przebudowa sieci energetycznej i montaż oświetlenia terenu	50 000
	Przebudowa instalacji wodno-ściekowej	40 000
	Budowa bramek i systemu dostępu na pomosty	25 500
	Rozbudowa systemu monitoringu	30 000
	SUMA 3	145 500
SUMA 1+2+3: WARIANT 1		3 348 500
SUMA 1+2+3: WARIANT 2		2 028 100

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych
wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych
uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz
charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Nadmorski Park Krajobrazowy - Obszar Natura 2000 Planistyczno-prawne: - Brak planu miejscowego Nawigacyjno-żeglugowe: brak
Uwagi:	Brak

POWIAT NOWODWORSKI
Żelichowo - przebudowa mostu stałego na podnoszony

18.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

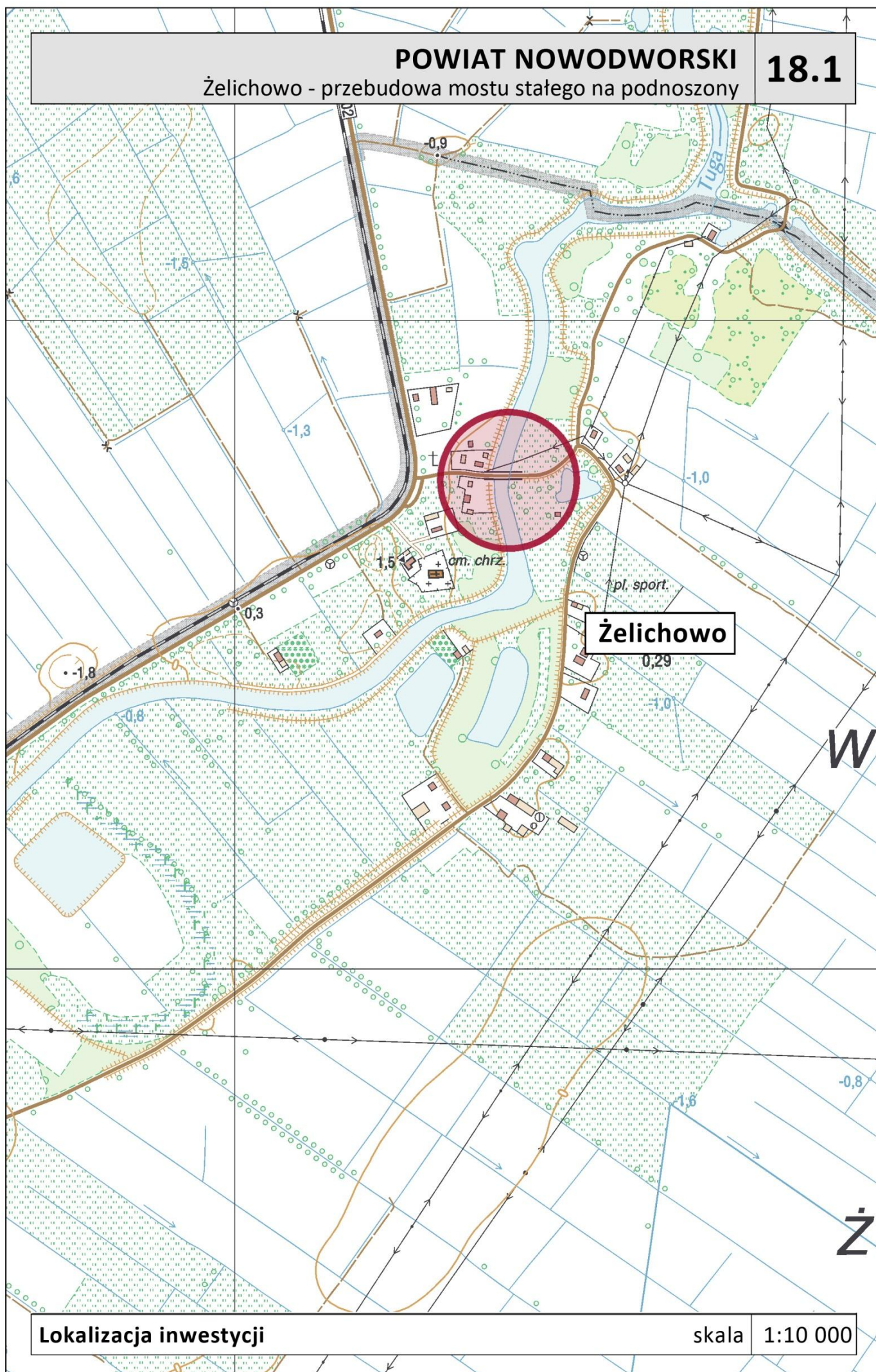


**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





POWIAT NOWODWORSKI		18.1
Nazwa zadania:	Żelichowo – przebudowa mostu stałego na podnoszony	
Opis zadania:	Celem zadania jest udrożnienie rzeki Tuga w celach żeglarskich w miejscowości Żelichowo. Zakres inwestycji obejmuje przebudowę mostu stałego na podnoszony wraz z oznakowaniem nawigacyjnym i drogowym oraz budowę dwóch pomostów cumowniczych.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.14.34.68N, 19.8.40.03E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Nowodworski
Gmina:	Nowy Dwór Gdański
Miejscowość:	Żelichowo
Nr Działek (stan władania):	Działka 54 (RZGW) – działka wodna, rzeka Tuga; Działka 33,77 (Powiat Nowodworski) – obręb Nowy Dwór Gdański;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	0,27ha
Uwarunkowania planistyczne:	Obowiązujące Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Nowy Dwór Gdański (Załącznik do uchwały Rady Miejskiej w Nowym Dworze Gdańskim Nr 359/XLIII/2010 z dnia 16 września 2010 r.); Plan miejscowy: Brak; Planowana lokalizacja znajduje się w korytarzu ekologicznym rzeki Tugi. Przeznaczenie terenu mieszkalno-usługowe, sama miejscowość Cyganek zapisana jest jako jeden z rozwojowych ośrodków sportów wodnych na terenie gminy;
Charakterystyka lokalizacji:	Most drogowy we wsi Żelichowo, usytuowany jest na północnym jej skraju, w pobliżu granicy wsi Cyganek w gminie Nowy Dwór Gdański. 19 km rzeki Tugi (Świętej).
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Brak
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Nd.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Nd.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Wizerunek i posadowienie mostu



Fot.2 Drewniana nawierzchnia mostu



Fot.3 Widok na stronę północną



Fot.4 Widok na stronę południową. Łączenie segmentów mostu



Fot. 5 Widok na posadowienie mostu
most w Żelichowie



Fot.6 Rzeka Tuga, w oddali

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Most jest usytuowany w ciągu drogi powiatowej nr 2309G z Nowego Dworu Gdańskiego przez wieś Żelichowo, do włączenia w drogę wojewódzką nr 502. Odległość od drogi wojewódzkiej 150 m.
Dostępność drogą wodną:	Nd.
Dostępność komunikacji publicznej:	Nd.
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Nd.
Internet – wi-fi	Nd.
Sanitariaty	Nd.
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Most na rzece Tudze w miejscowości Żelichowo.
Klasa drogi wodnej:	Rzeka Tuga nie jest sklasyfikowaną śródlądową drogą wodną. Rejon 4 żeglugi śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Brak określonego toru wodnego. Głębokości na rzece Tuga wynoszą około 2 metry malejąc w górę rzeki.
Wahania poziomu wody:	Poziom wody jest zmienny i zależy głównie od siły i kierunku wiatru. W okresie długotrwałych wiatrów NW do NE poziom wody w SW części Zalewu oraz na rzekach Szarpawa i Tuga może podnieść się o 0,7 – 0,9 m a nawet więcej, ekstremalnie do 2 m. Przy wiatrach SE poziom wody opada znacznie poniżej poziomu średniego. Silne i szybkie wahania poziomu wody mogą stwarzać poważne niebezpieczeństwo nawigacyjne. W ciągu doby amplituda zmian poziomu wody może dojść nawet do 1,4 m. Największe wahania poziomu wody występują w SW akwenie Zalewu i ujściowych odcinkach rzek.
Jednostki pływające:	Obecnie rzeka Tuga dostępna jest jedynie dla kajaków, niewielkich jachtów motorowych, oraz niewielkich jachtów żaglowych z położonym masztem.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Stan techniczny mostu jest dobry (rok budowy 1996). Most jest nisko osadzony, co uniemożliwia przemieszczanie się pod nim jednostek pływających.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Brak oznakowania nawigacyjnego. Niegdyś był to szlak żeglowny od Nowego Stawu, obecnie dostępny tylko dla małych łodzi i kajaków. Obszary przybrzeżne porasta trzcina i sitowie. Na rzece Tuga występuje bogata roślinność pływająca utrudniająca żeglugę. Prąd występują w wyniku oddziaływania wiatru i są zgodne z jego kierunkiem. Na Tudze w wyniku zatrzymania przepływu wody na Szarpawie przez śluzę Gdańska Głowa nie występuje prąd inny niż wiatrowy. Na Tudze mogą się pojawić fale wiatrowe wywoływane oddziaływaniem wiatru, fale nie są wysokie. Ze względu na niskie zasolenie i usytuowanie, Tuga zamarza zimą, na ogół gładką powierzchnią.

OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Kościół Grekokatolicki w Cyganku p.w. Św. Mikołaja; - Cmentarz jedenastu wsi; - Dom podcieniowy ; - Lapidarium filia Muzeum Żuławskiego;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Bogata szata roślinna porastająca brzegi rzeki Tugi; - Pola uprawne rzepaku; - Sąsiedztwo wiejskiej zabudowy;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	Przebudowa mostu	1 888 000
	Budowa pomostów pływających	
	Pomost A / Pomost B	
	- 1x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	30 000
	- 2x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	24 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost A/B	59 000
	Pomost A + Pomost B	118 000
	Umocnienie nabrzeża – 210,0m2	105 000
	SUMA 1	2 111 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnia utwardzona z betonowych płyt ażurowych, pow. ok. 160,0m2	16 000
	Nawierzchnie z kostki betonowej, pow. ok. 120,0m2	24 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzone, mała architektura, pow. ok. 350,0m2	52 500
	Oznakowanie nawigacyjne i drogowe	57 000
	SUMA 2	149 500
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	100 000
	SUMA 3	100 000
SUMA 1+2+3		2 360 500

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Szacunkowa wycena kosztów „Przebudowy mostu” została udostępniona przez Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: Brak Planistyczno-prawne: - Brak planu miejscowego - Wyłączenie trasy drogowej na czas prowadzonych prac Nawigacyjno-żeglugowe: - Niezbędne pomosty postojowe połączone są z niezgłoszonymi działkami
Uwagi:	Zadania udrażniające rzekę Tugę muszą być rozpatrywane wspólnie (zad. 9.1; 9.2; 18.1; 18.2)



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

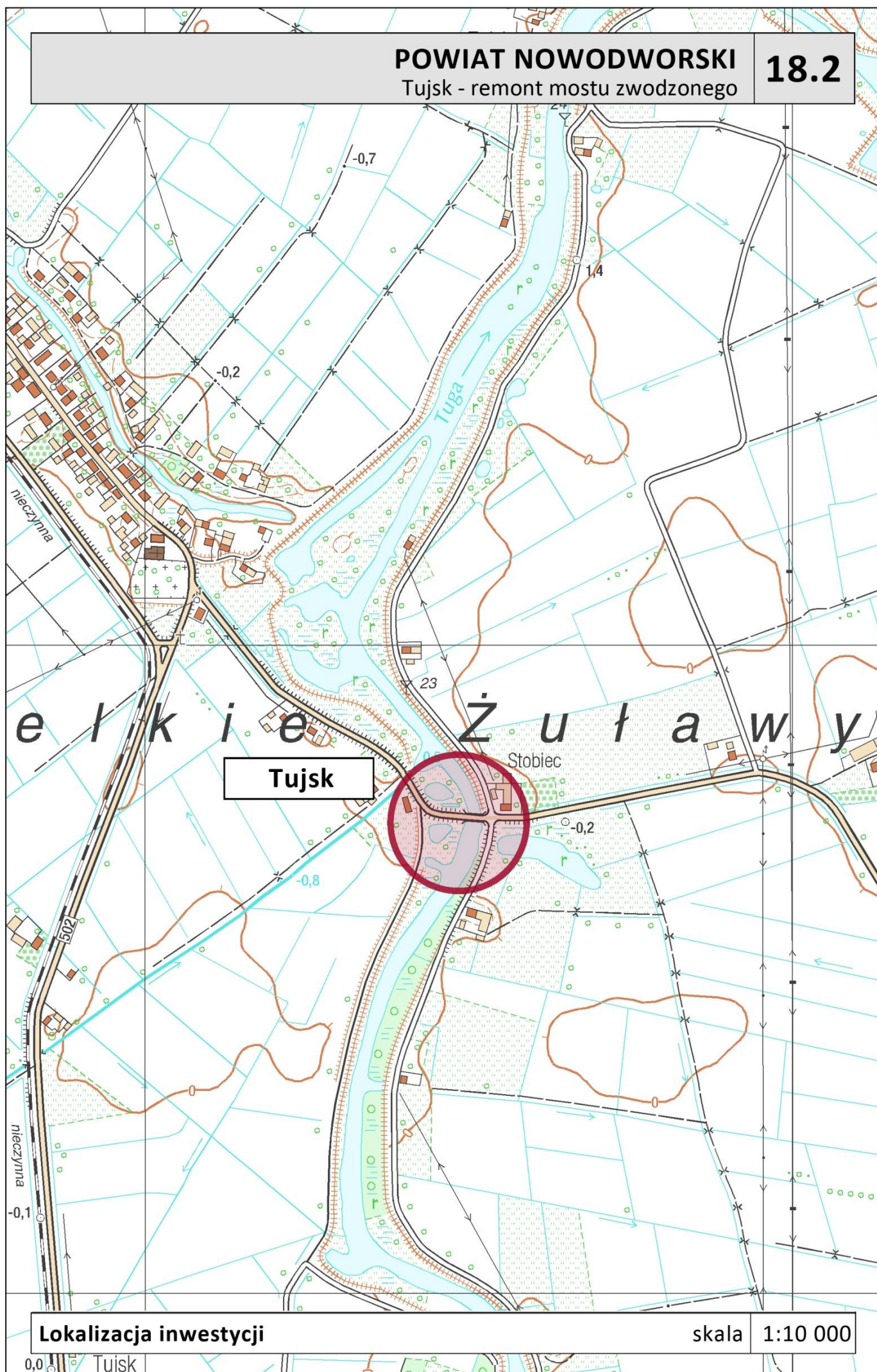


**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





POWIAT NOWODWORSKI		18.2
Nazwa zadania:	Tujsk – remont mostu zwodzonego	
Opis zadania:	Celem zadania jest udrożnienie rzeki Tuga w celach żeglarskich w miejscowości Tujsk. Zakres inwestycji obejmuje uruchomienie mostu zwodzonego wraz z oznakowaniem nawigacyjnym i drogowym oraz budowę dwóch pomostów cumowniczych.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.16.10.8 N, 19.8.45.7 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Nowodworski
Gmina:	Nowy Dwór Gdański
Miejscowość:	Tujsk
Nr Działek (stan władania):	- działka 292, 1/3 (RZGW) – działka wodna, rzeka Tuga; - działka 57/4, 236 Powiat Nowodworski;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	952 m ²
Uwarunkowania planistyczne:	- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Stegna, przyjęte uchwałą nr XL/397/10 Rady Gminy w Steganie z dnia 20 lipca 2010 roku określa teren, na jakim znajduje się planowana przystań, jako korytarz ekologiczny rzeki Tugi; - Studium przyjmuje następujące kierunki zagospodarowania dla tego terenu: reaktywację drogi wodnej rzeki Tugi od Nowego Dworu do ujścia do Szarpawy, przystosowanie rzeki Tugi do parametrów drogi wodnej I klasy. Brak bezpośredniego odniesienia do lokalizacji mostu w Tujsku;
Charakterystyka lokalizacji:	Zabytkowy most zwodzony na rzece Tuga w miejscowości Tujsk. Obecnie most w złym stanie technicznym, unieruchomiony.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Most znajduje się na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Szarpawy.
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Nd.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Nd.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Wizerunek i posadowienie mostu



Fot.2 Drewniana nawierzchnia zwodzonej części mostu



Fot.3 Wybrakowany mechanizm podnośny



Fot.4 Osadzenie mechanizmu podnośnego



Fot.5 Widok na stronę południową

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Przedmiotowy most usytuowany jest w Tujsku, na granicy wsi Stobiec, w ciągu drogi powiatowej nr 2311G w gminie Stegna. Odległość od drogi wojewódzkiej 502 - 600m.
Dostępność drogą wodną:	Nd.
Dostępność komunikacji publicznej:	Nd.
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Tak
Kanalizacja	Nd.
Internet – wi-fi	Nd.
Sanitariaty	Nd.
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Most na rzece Tudze w miejscowości Żelichowo.
Klasa drogi wodnej:	Rzeka Tuga nie jest sklasyfikowaną śródlądową drogą wodną. Rejon 4 żeglugi śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Brak określonego toru wodnego. Głębokości na rzece Tuga wynoszą około 2 metry malejąc w górę rzeki.
Wahania poziomu wody:	Poziom wody jest zmienny i zależy głównie od siły i kierunku wiatru. W okresie długotrwałych wiatrów NW do NE poziom wody w SW części Zalewu oraz na rzekach Szarpawa i Tuga może podnieść się o 0,7 – 0,9 m a nawet więcej, ekstremalnie do 2 m. Przy wiatrach SE poziom wody opada znacznie poniżej poziomu średniego. Silne i szybkie wahania poziomu wody mogą stwarzać poważne niebezpieczeństwo nawigacyjne. W ciągu doby amplituda zmian poziomu wody może dojść nawet do 1,4 m. Największe wahania poziomu wody występują w SW akwenie Zalewu i ujściowych odcinkach rzek.
Jednostki pływające:	Obecnie rzeka Tuga dostępna jest jedynie dla kajaków, niewielkich jachtów motorowych, oraz niewielkich jachtów żaglowych z położonym masztem.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Eksplatacja mostu sięga czasów przedwojennych. Został oddany do użytku jako most zwodzony, jednak obecnie cechą tą nie jest funkcjonalna. Możliwe jest przywrócenie takiej funkcjonalności z uwagi na dobry stan techniczny elementów konstrukcyjnych związanych z podnoszeniem mostu.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Brak oznakowania nawigacyjnego. Niegdyś był to szlak żeglowny od Nowego Stawu, obecnie dostępny tylko dla małych łodzi i kajaków. Obszary przybrzeżne porasta trzcina i sitowie. Na rzece Tuga występuje bogata roślinność pływająca utrudniająca żeglugę. Prąd występują w wyniku oddziaływania wiatru i są zgodne z jego kierunkiem. Na Tudze w wyniku zatrzymania przepływu wody na Szarpawie przez śluzę Gdańska Głowa nie występuje prąd inny niż wiatrowy. Na Tudze mogą się pojawić fale wiatrowe wywoływane oddziaływaniem wiatru, fale nie są wysokie.

	Ze względu na niskie zasolenie i usytuowanie, Tuga zamarza zimą, na ogół gładką powierzchnią.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Stary kościół ewangelicki w Tujsku; - Dawny dom towarowy Wichmann; - Małe lapidarium przy kościele;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Bogata szata roślinna porastająca brzegi rzeki Tugi; - Sąsiedztwo wiejskiej zabudowy;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	Przebudowa mostu	1 610 000
	Budowa pomostów pływających	
	Pomost A / Pomost B	
	- 1x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	30 000
	- 2x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	24 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost A/B	59 000
	Pomost A + Pomost B	118 000
	Umocnienie nabrzeża – 320,0m ²	160 000
	SUMA 1	1 888 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnia utwardzona z betonowych płyt ażurowych, pow. ok. 80,0m ²	8 000
	Nawierzchnie z kostki betonowej, pow. ok. 460,0m ²	92 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzona, mała architektura, pow. ok. 280,0m ²	42 000
	Oznakowanie nawigacyjne i drogowe	57 000
	SUMA 2	199 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	100 000
	SUMA 3	100 000
SUMA 1+2+3		2 187 000

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Szacunkowa wycena kosztów „Przebudowy mostu” została udostępniona przez Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Szarpawy; Planistyczno-prawne: - Brak planu miejscowego; - Wyłączenie trasy drogowej na czas prowadzonych prac; - Niezbędne pomosty postojowe połączone są z niezgłoszonymi działkami; Nawigacyjno-żeglugowe: Brak
Uwagi:	Zadania udrażniające rzekę Tugę muszą być rozpatrywane wspólnie (zad. 9.1; 9.2; 18.1; 18.2)

POWIAT NOWODWORSKI
Rybina - remont mostu kolejowego

18.3



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

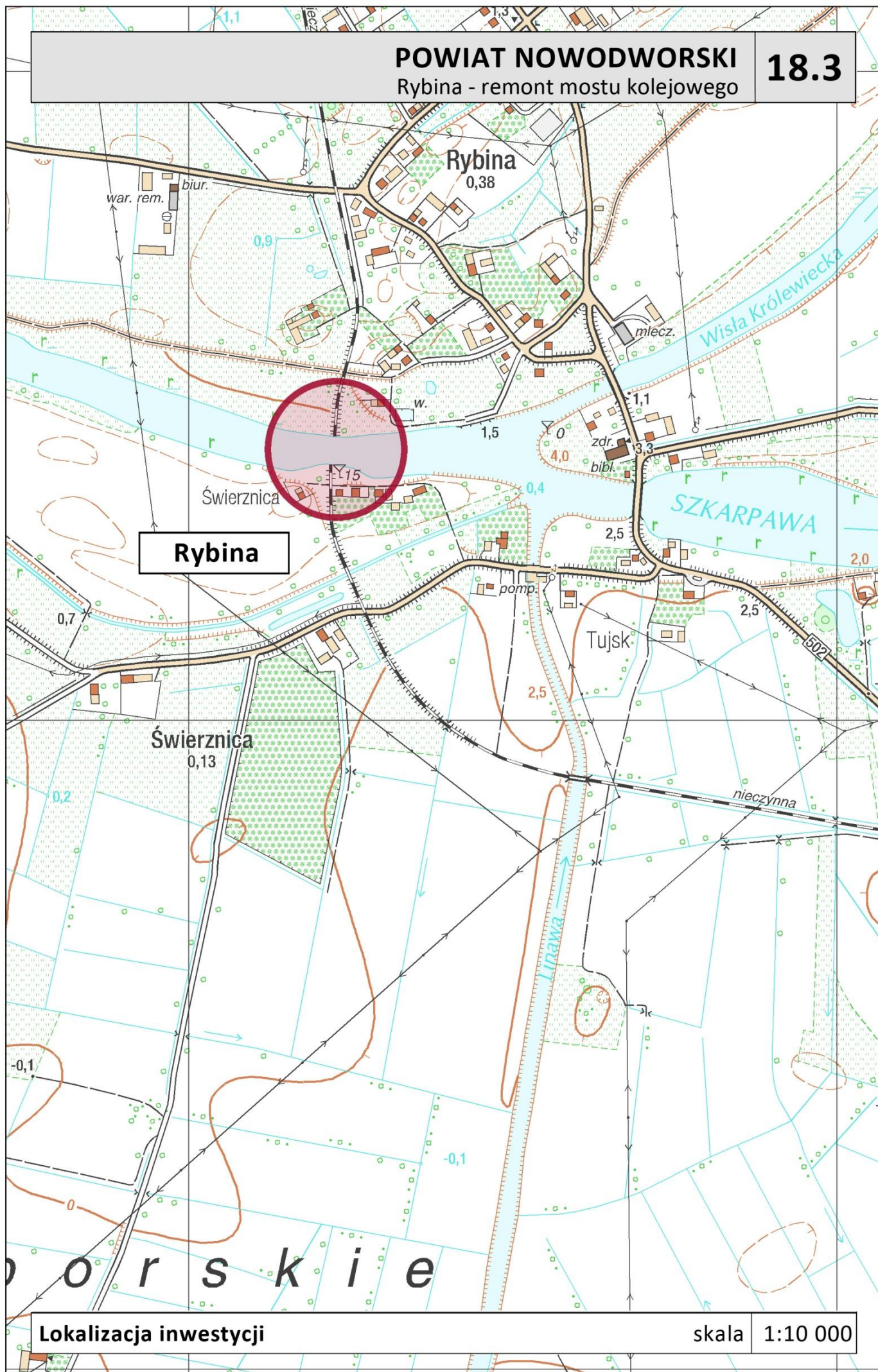


**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





POWIAT NOWODWORSKI		18.3
Nazwa zadania:	Rybina - remont mostu kolejowego	
Opis zadania:	Celem zadania jest modernizacja obrotowego mostu kolejki wąskotorowej. Program inwestycji obejmuje wyposażenie mostu w mechanizm umożliwiający pełną automatyzację oraz poprawę ogólnego stanu technicznego.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.284741 N, 19.110978 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Nowodworski
Gmina:	Stegna
Miejscowość:	Rybina
Nr Działek (stan władania):	obręb Świerznica: 1 własność Skarbu Państwa w zarządzie trwałym RZGW KW GD2M/00057961/4; obręb Rybina: 288/4 własność Skarbu Państwa w zarządzie trwałym RZGW KW GD2M/00057961/4. Dojazdy do mostu na linii kolejowej znajdują się na działkach: obręb Świerznica: 11 własność Gmina Stegna KW GD2M/00000060/4, 12 własność Skarbu Państwa w zarządzie Powiatu Nowodworskiego KW GD2M/00057915/7 oraz obręb Rybina: 118 własność Powiatu Nowodworskiego KW 00044396/8.
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	0,88ha
Uwarunkowania planistyczne:	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Stegna, przyjęte uchwałą nr XL/397/10 Rady Gminy w Steganie z dnia 20 lipca 2010 roku określa teren, na jakim znajduje się planowana przystań, jako korytarz ekologiczny rzeki Tugi. Studium przyjmuje następujące kierunki zagospodarowania dla tego terenu: reaktywację drogi wodnej rzeki Tugi od Nowego Dworu do ujścia do Szarpawy, przystosowanie rzeki Tugi do parametrów drogi wodnej I klasy. Brak bezpośredniego odniesienia do lokalizacji mostu w Tujsku.
Charakterystyka lokalizacji:	Rozwidlenie rzeki Szarpawa i Wisły Królewieckiej, dojazd drogą gminną od strony południowej rzeki Szarpawy, dojazd kolejką wąskotorową (przystanek w miejscowości Rybina).
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Most znajduje się na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzecz Szarpawy
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Most posiada dalby. W odległości ok. 200 m od mostu znajduje się przystań Pętli Żuławskiej na rzece Szarpawie.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Czynny kolejowy most obrotowy na rzece Szarpawie na eksploatowanej wąskotorowej linii kolejowej Stegna Nowy Dwór Gdański.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na otwarty most kolejowy z nabrzeża w Rybinie



Fot. 2 Dojście dla obsługi mostu



Fot. 3 Widok na Szarpawę w kierunku zachodnim



Fot. 4 Widok na Szarpawę w kierunku wschodnim, w oddali nabrzeże w Rybinie

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd drogą gminną od strony południowej rzeki Szkarpawy.
Dostępność drogą wodną:	Most nad rzeką Szkarpawa
Dostępność komunikacji publicznej:	PKS, dojazd linią kolejową (przystanek w miejscowości Rybina).
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Nd.
Internet – wi-fi	Nd.
Sanitariaty	Nd.
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Most nad rzeką Szkarpawa, w okolicy rozwidlenia Szkarpawy i Wisły Królewieckiej
Rodzaj akwenu:	Rzeka Szkarpawa zalicza się do II klasy drogi wodnej. Rejon 3 żegluga śródlądowej
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Minimalna głębokość tranzytowa wynosi 1,8 m, jednak głębokość w nurcie wynosi 3,4 m i rzadko spada poniżej 2 m. Minimalna szerokość szlaku żeglownego 30 m;
Wahania poziomu wody:	Poziom wody jest zmienny i zależy głównie od siły i kierunku wiatru. W okresie długotrwałych wiatrów NW do NE poziom wody w SW części Zalewu oraz na rzekach Szkarpawa i Tuga może podnieść się o 0,7 – 0,9 m a nawet więcej, ekstremalnie do 2 m. Przy wiatrach SE poziom wody opada znacznie poniżej poziomu średniego. Silne i szybkie wahania poziomu wody mogą stwarzać poważne niebezpieczeństwo nawigacyjne. W ciągu doby amplituda zmian poziomu wody może dojść nawet do 1,4 m. Największe wahania poziomu wody występują w SW akwenie Zalewu i ujściowych odcinkach rzek.
Jednostki pływające:	Wszystkie jednostki których parametry pozwalają na żeglugę po drodze wodnej klasy II. Dostęp na Szkarpawę ograniczony przez parametry śluzy komorowej Gdańska Głowa o wymiarach komory 61,0 m x 12,5 m.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Most składa się z trzech przęseł w tym jednego stałego i dwóch obrotowych. Most obracany jest ręcznie. Jest wpisany do wojewódzkiego rejestru zabytków. Od strony linii kolejowej most zabezpieczony jest dwoma rozjazdami kierującymi na żeberka ochronne przekładanymi z miejsca ręcznie oraz dwoma semaforami kształtowymi ustawianymi z miejsca ręcznie. Semafony uzależnione są od rozjazdów a rozjazdy od rygla na moście za pomocą systemu zamków kluczowych.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Most obracany ręcznie, z powodu utrudnień z tego wynikających jest zamknięty od godziny 18:30 do 8:30. W ciągu dnia most otwierany co 2 godziny co może powodować utrudnienia dla żeglarzy.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Czynne dwa mosty drogowe w miejscowości Rybina na drodze wojewódzkiej;

	- Przystań Pętli Żuławskiej w miejscowości Rybina; - Stacja pomp Chłodniewo;
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Szkarpawy;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	Przebudowa mostu	613 660
	Budowa pomostów pływających	
	Pomost	
	- 1x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	300 000
	- 2x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	24 000
	- 1x Trap;	5 000
	Pomost	59 000
	Budowa nowej części i remont istniejącego pomostu stałego	55 250
	Umocnienie nabrzeża – 132,0m ²	66 000
	SUMA 1	793 910
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnia utwardzona z betonowych płyt ażurowych, pow. ok. 26,0m ²	2 600
	Oznakowanie nawigacyjne	57 000
	SUMA 2	59 600
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	150 000
	SUMA 3	150 000
SUMA 1+2+3		1 003 510

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Przeszkody w realizacji zadania:	Planistyczno-prawne: - Wyłączenie trasy kolejowej na czas prowadzonych prac; Nawigacyjno żeglugowe: - Utrudnienia w ruchu żeglugowym na czas prowadzonych prac; Środowiskowe: - Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Szkarpawy;
Uwagi:	Koszt „Remontu mostu” na podst. Kosztorysu inwestorskiego remontu mostu z września 2014 r. dla Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych.

MIASTO MALBORK

Malbork - budowa pomostu cumowniczego dla houseboatów

19.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

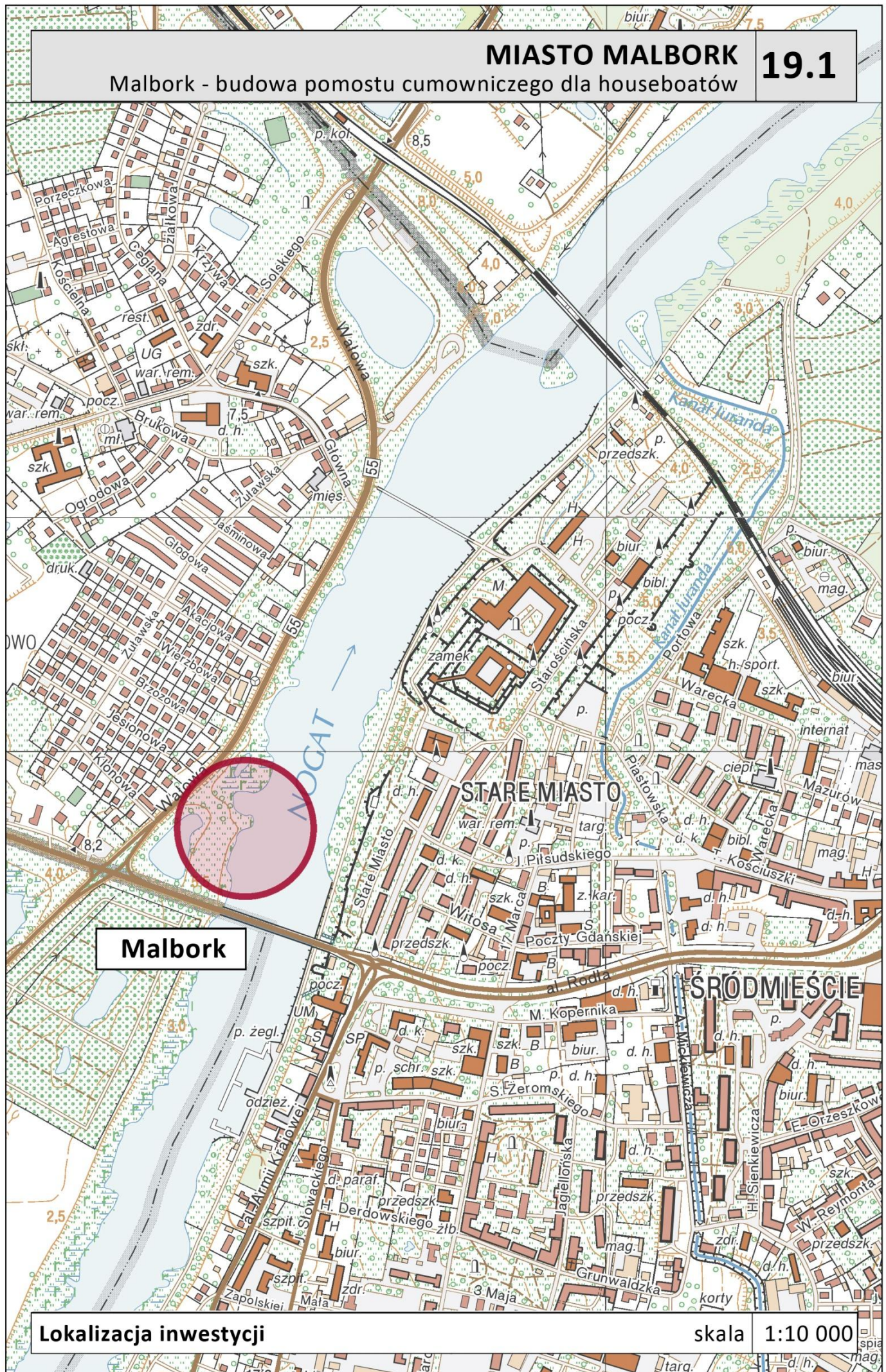


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Malbork

Lokalizacja inwestycji

skala 1:10 000

MIASTO MALBORK		19.1
Nazwa zadania:	Malbork - budowa pomostu cumowniczego dla houseboatów	
Opis zadania:	Celem zadania jest utworzenie nowych miejsc cumowania dla mieszkalnych łodzi motorowych w części miejskich bulwarów nadrzecznych, znajdujących się na lewym brzegu rzeki Nogat. Zakres inwestycji obejmuje zagospodarowanie terenu, w tym budowę pomostu pływającego oraz obiektu sanitariatów.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	N 54° 2' 13.31, E 19° 1' 18.96"
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Malborski
Gmina:	Malbork
Miejscowość:	Malbork
Nr Działek (stan władania):	Działka nr 1 (woda, teren Skarbu Państwa) KW GD1M 00026107/7 Działka nr 120/2 (teren miejski) KW GD1M 00005561/4
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	0,35 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Plan miejscowy: Uchwała Nr 369/XLIII/05, Rady Miasta Malborka z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Malborka obszar dzielnicy Kałdowo.
Charakterystyka lokalizacji:	Przytań jachtowa naprzeciwko zamku w Malborku.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Obszar chronionego krajobrazu Rzeki Nogat;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Brak
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Teren niezagospodarowany.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na teren inwestycji, strona zachodnia



Fot.2 Widok na teren inwestycji, strona północno-zachodnia



Fot.3 Widok z terenu inwestycji na zamek, strona północno-wschodnia



Fot.4 Widok na teren inwestycji, strona południowo-wschodnia



Fot.5 Widok na teren inwestycji, strona Południowa



Fot.6 Widok na teren inwestycji, strona zachodnia

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	- dojazd ul. Wałową do dróg krajowych nr 22 i 55; - dojazd Aleją Rodła na drugą stronę Nogatu; - pieszy most im. Świętego Wojciecha;
Dostępność drogą wodną:	- rzeka Nogat;
Dostępność komunikacji publicznej:	- PKP; - PKS; - autobus miejski;
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Brak
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Lokalizacja znajduje się na lewym brzegu rzeki Nogat przy Moście im. Świętego Wojciecha, naprzeciwko Zamku w Malborku.
Klasa drogi wodnej:	Droga wodna klasy II. Odcinek od km 0+000 do 38+650 jest skanalizowany (4 śluzy: Biała Góra, Szonowo, Rakowiec, Michałowo); Odcinek od km 38+650 do 62+000 – to odcinek żeglowny rzeki wolnopłynącej z ograniczeniem Rejon 3 żeglugi śródlądowej
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Głębokości drogi wodnej (II klasa) wynoszą na odcinku skanalizowanym około 2,0 m przy stanach bardzo niskich przy stanach średnich około 3,0 m (dopuszczalne zanurzenie 1,6 m). Na odcinku z Michałowa do ujścia Nogatu do Zalewu Wiślanego: - minimalną głębokość gwarantowaną powyżej 1,3 m; - średnią głębokość nawigacyjną 1,6 m; - szerokość szlaku żeglugowego 40,0 m; W praktyce głębokości nawigacyjne kształtują się w granicach 2- 2,5 m i pozwala na swobodną eksploatację standardowego taboru polskiej żeglugi, głównie śródlądowej.
Wahania poziomu wody:	Rzeka na większej swojej długości skanalizowana śluzami, brak dużych wahań poziomu wody. Na drugim odcinku poziom wody zależy od poziomu wody w Zalewie Wiślanym.
Jednostki pływające:	Rzeka Nogat dostępna dla statków i łodzi turystycznych o zanurzeniu nie przekraczającym 1,6 m.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Teren niezagospodarowany (chyba cumująca barka-obiekt gastronomiczny, małe pomosty). Obecnie na drugim brzegu rzeki Nogat, na terenie Parku Północnego funkcjonuje przystań żeglarska.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Od koryta Wisły odcina Nogat Śluza Komorowa Biała Góra. Obniżanie się dna Wisły w tym rejonie (erozja denną) powoduje, że przy niskich stanach wody na Wiśle brak jest możliwości zasilenia Nogatu jej wodami. Leniwy nurt Nogatu sprzyja zarastaniu lustra wody przez roślinność. Gęsto

	rosnąca salwinia pływająca (paproć wodna), od sierpnia do września może tworzyć na rzece zielone, zbite dywany. Szlak żeglowny jest wytyczony oraz oznakowany znakami żeglownymi typowymi dla dróg śródlądowych.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- zamek w Malborku; - Dinopark; - Linopark; - Szkoła łacińska; - Miejskie mury obronne; - trasa rowerowa;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- krajobraz przyrodniczo-kulturowy Żuław Wiślanych wzdłuż rzeki Nogat; - Szlak Polskich Zamków Gotyckich; - tereny parkowo-rekreacyjne wzdłuż ulicy Parkowej w Malborku;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 4 - 4 m.c. Lc= 12,0m	
	Budowa pomostów pływających WARIANT 1	
	Pomost A (4 miejsc cumowniczych)	
	- 1x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 15,0m, szer. 2,7m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	80 000
	- 3x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,7m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	195 000
	- 10x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	120 000
	- 2x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	10 000
	- 1x Trap;	5 000
	WARIANT 1: Pomost A	410 000
	Budowa pomostów pływających WARIANT 2	
	Pomost A (4 miejsc cumowniczych)	
	- 4x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	120 000
	- 4x Kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	12 000
	- 2x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	10 000
	- 1x Trap;	5 000
	WARIANT 2: Pomost A	168 800

	Umocnienie nabrzeża – 270,0m ²	135 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	545 000
	SUMA 1 - WARIANT 2	303 800
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnia pieszka, pow. ok. 490,0m ²	73 500
	Nawierzchnia pieszka - jezdnia, pow. ok. 1 040,0m ²	208 000
	Zagospodarowanie terenu: niska zieleń urządzone, mała architektura, pow. ok. 1 850,0m ²	277 500
	Sezonowa bezobsługowa toaleta z prysznicami	90 000
	2x Budowa punktu widokowego	30 000
	SUMA 2	679 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	50 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej	40 000
	Budowa systemu monitoringu	15 000
	SUMA 3	105 000
	SUMA 1+2+3: WARIANT 1	1 329 000
	SUMA 1+2+3: WARIANT 2	1 087 800

Szacunkowa wycena kosztów jest pogładowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Przyrodnicze: - Prowadzenie inwestycji na rzece Nogat warunkowane przez okresy lęgowe; Planistyczno-prawne: Brak Nawigacyjno-żeglugowe: Brak
Uwagi:	Brak

MIASTO MALBORK

Malbork - rozbudowa przystani „Park Północny”

19.2



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

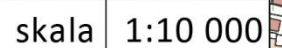


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





MIASTO MALBORK		19.2
Nazwa zadania:	Malbork - rozbudowa przystani „Park Północny”	
Opis zadania:	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych w istniejącej przystani żeglarskiej „Park Północny”. Zakres inwestycji obejmuje budowę nowych pomostów pływających połączonych do istniejącej infrastruktury.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	N54° 2' 53.1361", E19° 2' 20.0646"
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Malborski
Gmina:	Malbork
Miejscowość:	Malbork
Nr Działek (stan władania):	Działka nr 1 (woda, teren Skarbu Państwa) KW GD1M 00026107/7 Działka nr 120/2 (teren miejski) KW GD1M 00005561/4
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	0,15ha
Uwarunkowania planistyczne:	Plan miejscowy: Uchwała Nr 369/XLIII/05, Rady Miasta Malborka z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Malborka obszar dzielnicy Kałdowo.
Charakterystyka lokalizacji:	Lokalizacją zadania jest istniejąca przystań żeglarską „Park Północny” znajdująca się na rzece Nogat wzdłuż obszarów parkowych ulicy Parkowej w Malborku. Przystań została zbudowana w ramach projektu Pętla Żuławska I.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Obszar chronionego krajobrazu Rzeki Nogat.
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Przystań żeglarska „Park Północny” wyposażona w hydrotechniczną infrastrukturę żeglarską: pomosty pływające oraz pochylnię do wodowania jednostek pływających .
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Przystań żeglarska „Park Północny” wyposażona w lądową infrastrukturę żeglarską - budynek bosmanatu i sanitariatów, a także media oraz parkingi.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na budynek bosmanatu i sanitariaty



Fot.2 Widok na slip i parking



Fot.3 Widok na pomost pływający i rzekę Nogat, strona północna



Fot.4 Widok na pomost pływający i rzekę Nogat, strona północno-wschodnia – na końcu pomostu znajduje się lokalizacja projektowanego nowego pomostu

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	- dojazd ul. Wałową do dróg krajowych nr 22 i 55; - dojazd Aleją Rodła na drugą stronę Nogatu; - pieszy most im. Świętego Wojciecha;
Dostępność drogą wodną:	- rzeka Nogat;
Dostępność komunikacji publicznej:	- PKP; - PKS; - autobus miejski;
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Są
Monitoring	Jest
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Istniejąca przystań zlokalizowana w „Parku Północnym” w Malborku na prawym brzegu rzeki Nogat.
Klasa drogi wodnej:	Droga wodna klasy II. Odcinek od km 0+000 do 38+650 jest skanalizowany (4 śluzy: Biała Góra, Szonowo, Rakowiec, Michałowo); Odcinek od km 38+650 do 62+000 – to odcinek żeglowny rzeki wolnopłynącej z ograniczeniem Rejon 3 żeglugi śródlądowej
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Głębokości drogi wodnej (II klasa) wynoszą na odcinku skanalizowanym około 2,0 m przy stanach bardzo niskich przy stanach średnich około 3,0 m (dopuszczalne zanurzenie 1,6 m). Na odcinku z Michałowa do ujścia Nogatu do Zalewu Wiślanego: - minimalną głębokość gwarantowaną powyżej 1,3 m; - średnią głębokość nawigacyjną 1,6 m; - szerokość szlaku żeglugowego 40,0 m; W praktyce głębokości nawigacyjne kształtują się w granicach 2- 2,5 m i pozwala na swobodną eksploatację standardowego taboru polskiej żeglugi, głównie śródlądowej.
Wahania poziomu wody:	Rzeka na większej swojej długości skanalizowana śluzami, brak dużych wahań poziomu wody. Na drugim odcinku poziom wody zależy od poziomu wody w Zalewie Wiślanym.
Jednostki pływające:	Rzeka Nogat dostępna dla statków i łodzi turystycznych o zanurzeniu nie przekraczającym 1,6 m.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Teren niezagospodarowany (chyba cumująca barka-obiekt gastronomiczny, małe pomosty). Obecnie na drugim brzegu rzeki Nogat, na terenie Parku Północnego funkcjonuje przystań żeglarska.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Od koryta Wisły odcina Nogat Śluza Komorowa Biała Góra. Obniżanie się dna Wisły w tym rejonie (erozja denną) powoduje, że przy niskich stanach wody na Wiśle brak jest możliwości zasilenia Nogatu jej wodami. Leniwy nurt Nogatu sprzyja zarastaniu lustra wody przez roślinność. Gęsto

	rosnąca salwinia pływająca (paproć wodna), od sierpnia do września może tworzyć na rzece zielone, zbite dywany. Szlak żeglowny jest wytyczony oraz oznakowany znakami żeglownymi typowymi dla dróg śródlądowych.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- zamek w Malborku; - Dinopark; - Linopark; - Szkoła łacińska; - Miejskie mury obronne; - trasa rowerowa;
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- krajobraz przyrodniczo-kulturowy Żuław Wiślanych wzdłuż rzeki Nogat; - Szlak Polskich Zamków Gotyckich; - tereny parkowo-rekreacyjne wzdłuż ulicy Parkowej w Malborku;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 24 - 24 m.c. Lc= <8,0m	
	Budowa pomostów pływających WARIANT 1	
	Pomost A (24 miejsca cumownicze)	
	- 5x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	280 000
	- 10x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	12 000
	- 6x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	30 000
	- 12x Y-bom dł. 8,0m bez chodni;	36 000
	- 13x Y-bom dł. 8,0m z chodnią;	78 000
	- 1x Trap;	5 000
	<u>WARIANT 1: Pomost A</u>	<u>441 000</u>
	Budowa pomostów pływających WARIANT 2	
	Pomost A (24 miejsca cumownicze)	
	- 5x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	150 000
	- 5x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	15 000
	- 6x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	30 000
	- 28x Boja cumownicza zakotwiczona;	22 400
	- 1x Trap;	5 000
	<u>WARIANT 2: Pomost A</u>	<u>222 400</u>
	SUMA 1 - WARIANT 1	441 000
	SUMA 1 - WARIANT 2	259 900

Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Brak	-
	SUMA 2	-
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Brak	-
	SUMA 3	-
SUMA 1+2+3		441 000 222 400

Szacunkowa wycena kosztów jest pogładowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Przeszkody w realizacji zadania:	Przyrodnicze: - Prowadzenie inwestycji na rzece Nogat warunkowane przez okresy lęgowe. Planistyczno-prawne: - Obiekt wybudowany w ramach projektu „Pętla Żuławska I” i zarządzany przez „Pętla Żuławska Spółka z o. o.”; Nawigacyjne: brak
Uwagi:	Zadanie nie zostało zgłoszone przez Beneficjenta; rozbudowę przystani wskazują Autorzy niniejszego opracowania.

JACHTKLUB MORSKI NEPTUN

Jachtklub Morski Neptun - rozbudowa portu jachtowego

20.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

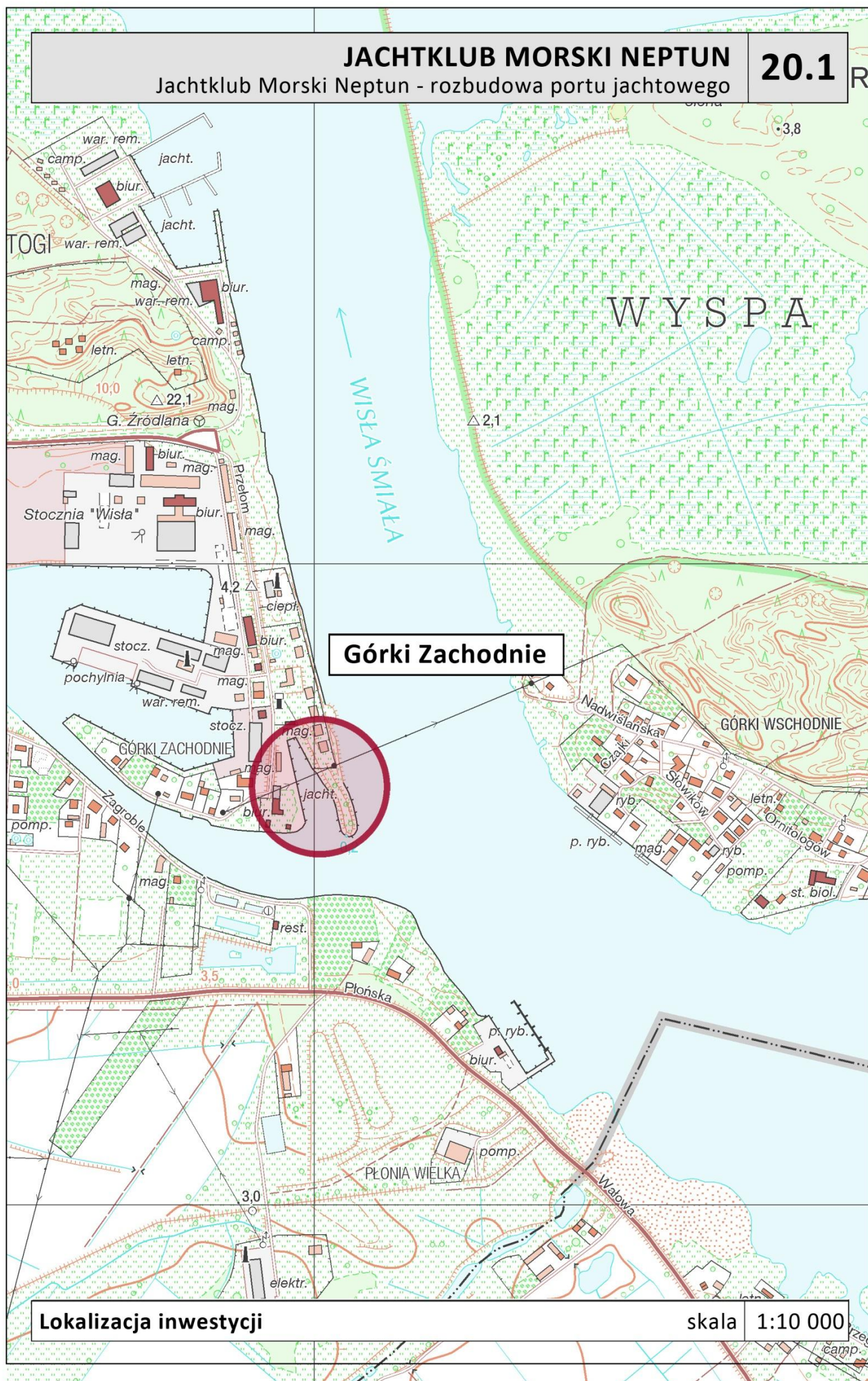


PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO





JACHTKLUB MORSKI NEPTUN		20.1
Nazwa zadania:	Jachtklub Morski Neptun - rozbudowa portu jachtowego	
Opis zadania:	Celem zadania jest powiększenie liczby miejsc postojowych istniejącej przystani. Program inwestycji obejmuje budowę falochronu na Wiśle Śmiałej, nowego pomostu wyposażonego w Y-bomy oraz remont istniejącej nawierzchni.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54,34 N , 18,78 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Gdańsk
Gmina:	Gdańsk
Miejscowość:	Gdańsk
Nr Działek (stan władania):	Działka nr 25/12;
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	2,78ha
Uwarunkowania planistyczne:	Uchwała nr XXIV/690/08 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 czerwca 2008 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Górki Zachodnie rejon ulic Łowickiej i Przetom w mieście Gdańsku.
Charakterystyka lokalizacji:	Gdańsk Górki Zachodnie, miejsce rozgałęzienia Wisły Śmiałej i Martwej Wisły.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	Okolice rezerwatu ornitologicznego „Ptasi Raj”.
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Basen przystani jachtowej Jachtklubu Morskiego Neptun wraz z pełną infrastrukturą żeglarską.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Zaplecze socjalno-sanitarne oraz budynki magazynowe i hangary.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 1 Droga wjazdowa do przystani, po prawej pomosty cumownicze



Fot. 2 Pomost cumowniczy wyposażony w Y-bomy



Fot. 3 Niezagospodarowane nabrzeże Wisły Śmiałej



Fot. 4 Niezagospodarowane nabrzeże Wisły Śmiałej, miejsce zimowania jednostek



Fot. 5 Widok na lokalizację projektowanego pomostu cumowniczego



Fot. 6 Istniejący pomost cumowniczy

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd droga publiczną ul. Przełom
Dostępność drogą wodną:	Wisła Śmiała i Wisła Martwa
Dostępność komunikacji publicznej:	Komunikacja miejska miasta Gdańska
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Jest
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Są; w budynku socjalnym oraz toalety sezonowe;
Monitoring	Jest
Odbiór ścieków i olei	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Przystań zlokalizowana na rozwidleniu rzeki Martwej Wisły i Wisły Śmiałej.
Rodzaj akwenu:	Wisła Śmiała- morskie wody wewnętrzne. Martwa Wisła droga wodna klasy V b.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	- morski tor wodny : szerokość toru wodnego 60 m, głębokość toru wodnego 7 m; - V b : minimalna szerokość 50 m, minimalna głębokość tranzytowa 2,8 m;
Wahania poziomu wody:	Głębokość średnia na Martwej Wiśle wynosi 4,7 m, przy czym głębokości są bardzo zróżnicowane. Zmiany stanów wody na Martwej Wiśle i Wiśle Śmiałej uwarunkowane są stanem wody w Morzu Bałtyckim oraz na Zatoce Gdańskiej. Amplituda wahań średnich rocznych stanów wody w okresie wieloletnim jest nieznaczna, wynosi około 0,2 m. Rozpiętość wieloletnich skrajnych miesięcznych stanów wód jest znacząca i przekracza 0,7m. Można wyróżnić 2 fazy układu poziomów: obniżony poziom od lutego do czerwca i wyższy od średniego poziomu od lipca do grudnia. Wahania poziomu wody zależne od kierunku wiatru.
Jednostki pływające:	Na całej trasie należy uważać na ruch statków- także morskich, holowników, pchaczy z barkami i innych jednostek profesjonalnej żeglugi. Jachty do długości 12 metrów oraz inne jednostki których parametry pozwalają na poruszanie się po drogach wodnych klasy Vb; Małe jachty mieczowe oraz małe jachty żaglowe, balastowo-mieczowe.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Istniejąca przystań żeglarska zlokalizowana w osłoniętym basenie. Brak infrastruktury technicznej w części projektowanego nowego pomostu i falochronu.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Silne falowanie w basenie przystani spowodowane odbijaniem się fal od nowo wybudowanego nabrzeża po na lewym brzegu Martwej Wisły. Na Martwej Wiśle fale do 0,6 m wysokości. Występuje zjawisko lodowe. Spiętrzenia sztormowe, maksymalne w okresie od września do lutego. Występuje zjawisko cofki, powodowane przez długotrwałe, silne wiatry północne. Na Wiśle Śmiałej nie ma prądów o charakterze prądów rzecznych. Duża zmienność prądów jest uwarunkowana zmianami poziomu wody w ujściu

	rzeki oraz warunkami anemobarycznymi. Ze względu na styk wodnych dróg śródlądowych z morskimi, oznakowanie nawigacyjne na większości jest kompatybilne z oznakowaniem morskim.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Brak walorów w bezpośredniej okolicy - Przystań zlokalizowana w granicach miasta Gdańska, Centrum Miasta w odległości ok. 10km
Walory przyrodniczo-krajobrazowe:	- Rezerwat „Ptasi Raj”; - W okolicy Obszar Natura 2000; - Szlak turystyki fortyfikacji nadmorskich;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 40 - 24 m.c. Lc= <10,0m	
	Budowa pomostów pływających WARIANT 1	
	Pomost A (24 miejsc cumowniczych)	
	- 9x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	504 000
	- 20x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	240 000
	- 12x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	60 000
	- 11x Y-bom dł. 10,0m bez chodni;	41 250
	- 12x Y-bom dł. 10,0m z chodnią;	90 000
	- 2x Trap;	10 000
	WARIANT 1: Pomost A	945 250
	Budowa pomostów pływających WARIANT 2	
	Pomost A (24 miejsc cumowniczych)	
	- 9x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	270 000
	- 9x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	27 000
	- 12x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	60 000
	- 26x Boja cumownicza zakotwiczona;	20 800
	- 2x Trap;	10 000
	WARIANT 2: Pomost A	387 800
	Budowa falochronu, dł. 87,0m	1 044 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	1 989 250
	SUMA 1 - WARIANT 2	1 431 800
Przyjęte rozwiązania	Nawierzchnie z pieszki z kostki, pow. ok. 125,0m ²	18 750

projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnie z pieszo-jezdne z kostki, pow. ok. 2 294,0m ²	458 800
	Nawierzchnia utwardzona z betonowych płyt ażurowych, pow. ok. 1 764,0m ²	176 400
	Budowa sezonowej bezobsługowej toalety z prysznicami, pow. ok. 45,0m ²	200 000
	SUMA 2	853 950
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	50 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej, w tym budowa instalacji do odbioru ścieków i olei	40 000
	Budowa systemu monitoringu	15 000
	SUMA 3	105 000
SUMA 1+2+3: WARIANT 1		2 948 200
SUMA 1+2+3: WARIANT 2		2 390 750

Szacunkowa wycena kosztów jest pogładowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Planistyczno-prawne: - Teren położony w granicach portu morskiego - Istniejąca infrastruktura teleinformatyczna Marynarki Wojennej RP i telekomunikacyjna Straży Granicznej Nawigacyjno-żeglugowe: Brak Środowiskowe: - Obszar Natura 2000 - Użytek ekologiczny Zielone Wyspy na Wiśle Śmiałej
Uwagi:	Brak

NADLEŚNICTWO ELBLĄG

Przebrno - budowa pomostu cumowniczego

21.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



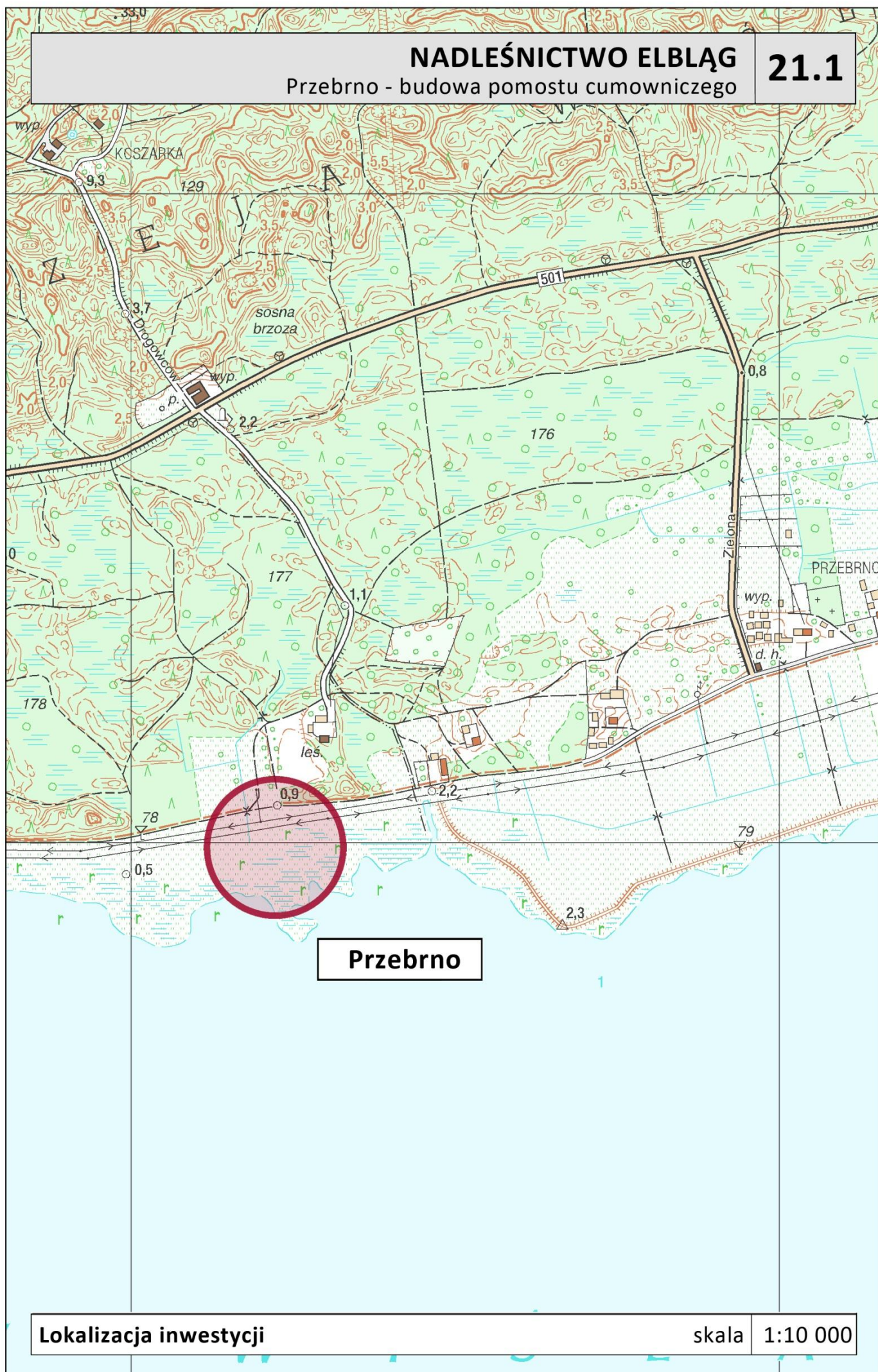
UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



NADLEŚNICTWO ELBLĄG

Przebrno - budowa pomostu cumowniczego

21.1



Przebrno

Lokalizacja inwestycji

skala 1:10 000

NADLEŚNICTWO ELBLĄG		21.1
Nazwa zadania:	Przebrno - budowa pomostu cumowniczego	
Opis zadania:	Celem zadania jest umożliwienie dopłynięcia i dojścia na brzeg przy leśniczówce w Przebrnie. Zakres inwestycji obejmuje budowę pomostu stałego oraz pomostu pływającego z bojami cumowniczymi.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54.21.08.5 N, 19.20.25.6 E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Nowodworski
Gmina:	Sztutowo
Miejscowość:	Przebrno
Nr Działek (stan władania):	- działka 171/8, obręb Kąty Rybackie, własność Nadleśnictwo Elbląg
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	4700 m ²
Uwarunkowania planistyczne:	- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego wsi Kąty Rybackie, gm. Sztutowo uchwała numer XL/359/2010 rady Gmina Sztutowo z dnia 10 listopada 2010 r.
Charakterystyka lokalizacji:	Zgłoszone zadanie ulokowane jest na granicy gmin Sztutowo i Krynica Morska, po stronie Zalewu Wiślanego. Teren jest obszarem wypoczynkowym udostępnianym przez sąsiednią leśniczówkę w Przebrnie
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- Obszar Natura 2000 - Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	- brak
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	- Wiata turystyczna z miejsce m na ognisko, w niedalekim sąsiedztwie, ok. 200m, leśniczówka łowiecka z miejscami noclegowymi

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na teren z pobliskiego wału przeciwpowodziowego



Fot.2 Widok na teren z okolic pobliskiej wiaty



Fot.3 Wiaty z paleniskiem, ławkami i złączem prądu



Fot.4 Aranżacja ukrywająca toalety przenośne



Fot.5 Widok od leśniczówki na pole namiotowe oraz teren planowanego pomostu (w tle)

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Dojazd drogą gruntową od drogi 501.
Dostępność drogą wodną:	Projektowany pomost usytuowany jest nad Zalewem Wiślanym.
Dostępność komunikacji publicznej:	Brak
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Tylko prąd
Kanalizacja	Brak
Internet – wi-fi	Brak
Sanitariaty	Sezonowe toalety
Monitoring	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Inwestycja zlokalizowana jest nad Zalewem Wiślanym.
Rodzaj akwenu:	Morskie wody wewnętrzne oraz rejon 2 żegluga śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Główny tor wodny Zalewu Wiślanego: szerokość ok. 60 m, zmienna głębokość od 2-3,5 m; Główny tor wodny zalewu ma literę „Y”, skierowanej nóżką w stronę wschodnią. Ramię północne to podejście do rzeki Szarpawy, na drogę wodną do Gdańska. Południowe ramię to podejście na rzekę Elbląg do Elbląga. Oba ramiona łączą się przy stawie Elbląg, skąd tor wodny prowadzi na wschód, aż do granicy państwa. Brak toru podejściowego do planowanego pomostu.
Wahania poziomu wody:	Średnia głębokość w części polskiej Zalewu Wiślanego wynosi ok. 2,6m, z maksymalną głębokością 5,0m. Stany wody na Zalewie Wiślanym zależą głównie od kierunku wiatru. Wysokie stany wody powstają przeważnie w wyniku wlewu wód bałtyckich po długotrwałych wiatrach z sektora NW i N. Przy wietrze z sektora SW dochodzi czasami do cofnięcia się wody z przybrzeżnych rejonów południowo-zachodniej części Zalewu, aż do odkrycia dna włącznie. Maksymalny wzrost lub obniżenie poziomu wody w wyniku wymiany wód Zbiornika i Zatoki Gdańskiej może wynosić 0,8 m do 1,0 m na dobę. Wahania poziomu wody pod wpływem oddziaływania wiatru mogą osiągnąć 1,0 m do 1,5 m na dobę. Amplituda wahań stanu wody osiąga największe wartości w południowo-zachodniej części Zalewu Wiślanego.
Jednostki pływające:	Żeglowanie po Zalewie Wiślanym podlega przepisom dla akwenów morskich, jednak dopuszczalne jest żeglowanie jednostkami śródlądowymi. Zalew może być bezpiecznie użytkowany przez jednostki o zanurzeniu ok. 1,5 m.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Brak, teren niezagospodarowany.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	Zalew Wiślany należy do akwenów groźnych. Silne, często nie przewidywane przez prognozy wiatry, nadchodzące szybko i gwałtownie, wywołują natychmiastowe falowanie, które zaledwie w ciągu godziny osiąga swoje maksimum. Przy wietrze sztormowym 25

	m/sek (10^0 B) parametry fali obliczone przez Instytut Morski dla Zalewu Wiślanego wynoszą: wysokość fali 1,2 m, długość fali 26 metrów. Żeglarze powinni pamiętać o zrywających się tu niespodziewanych silnych wiatrach, gwałtownie przybierających na sile, podnoszących pył wodny i burzących wodę. Te wichury, nie poprzedzane żadnymi znakami na niebie, zwane tu "białymi szkwałami", po narobieniu szkód, najczęściej szybko cichną, ustępując słonecznej pogodzie. Podobny szkwał może powtórzyć się tego samego dnia. Przy wiatrach wschodnich i północno-wschodnich na Zalewie występuje tzw. cofka. Woda pchana przez wiatr przez Cieśninę Pilawską podnosi poziom wód Zalewu. Nie jest to groźne dla żeglugi. Zimą, zazwyczaj już w grudniu Zalew zamarza, na ogół gładką powierzchnią, co tworzy doskonałe warunki do uprawiania żeglarstwa lodowego. Maksymalna grubość lodu i okres zlodzenia zależą od surowości zimy. Grubość powłoki lodowej waha się od 30 cm podczas zim umiarkowanych do 50 a nawet 60 cm podczas zim surowych. Zlodzenie zazwyczaj nie jest stałe. W okresie topnienia lodów lub pierwszych ruchów lodów na centralnej części Zalewu pojawiały się wypiętrzenia (zwały) do wysokości nawet 3 metrów. Występuje tu morskie oznakowanie nawigacyjne, które różni się od oznakowania śródlądowego.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Pomnik budowniczych obozu Stutthof
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 12 - 16 m.c. Lc= <8,0m	
	Budowa pomostów pływających WARIANT 1	
	Pomost pływającego A (12 miejsc cumowniczych) - 2x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	112 000
	- 5x Montaż pala kotwiącego L=9,0m;	60 000
	- 14x Boja cumownicza zakotwiczona;	11 200
	- 1x Trap;	5 000
	WARIANT 1: Pomost A	188 200
	Budowa pomostów pływających WARIANT 2	
	Pomost pływającego A (10 miejsc cumowniczych) - 2x Ponton pływający konstrukcji stalowej	60 000

	dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa; - 2x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym; - 14x Boja cumownicza zakotwiczona; - 1x Trap;	6 000 11 200 5 000 WARIANT 2: Pomost A 82 200
	Budowa Pomostu stałego B – drewnianego, dł. ok. 135,0m	275 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	463 200
	SUMA 1 - WARIANT 2	357 200
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Nawierzchnie utwardzone, pow. ok. 40,0m ²	8 000
	SUMA 2	8 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Brak	-
	SUMA 3	-
SUMA 1+2+3: WARIANT 1		471 200
SUMA 1+2+3: WARIANT 2		365 200

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.
 W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.
 Kwoty podane są w pln brutto.
 Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym oraz charakterystyki terenu danej lokalizacji.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Środowiskowe: - Obszar Natura 2000 - Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana - Proponowana inwestycja może naruszyć występujące na terenie trzcinowiska Planistyczno-prawne: - Brak Nawigacyjno-żeglugowe: - Brak oznakowanej trasy wodnej
Uwagi:	Brak

MARINA MOŁO RYBACKIE SP. Z O.O.
Gdynia - budowa portu jachtowego w Basenie Prezydenta

22.1



ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH ARCHITEKT WANDA GRODZKA
ul. Bliska 1B/5, 80-541 Gdańsk Nowy Port, tel. (058) 342 19 31, pracownia@zut.gda.pl

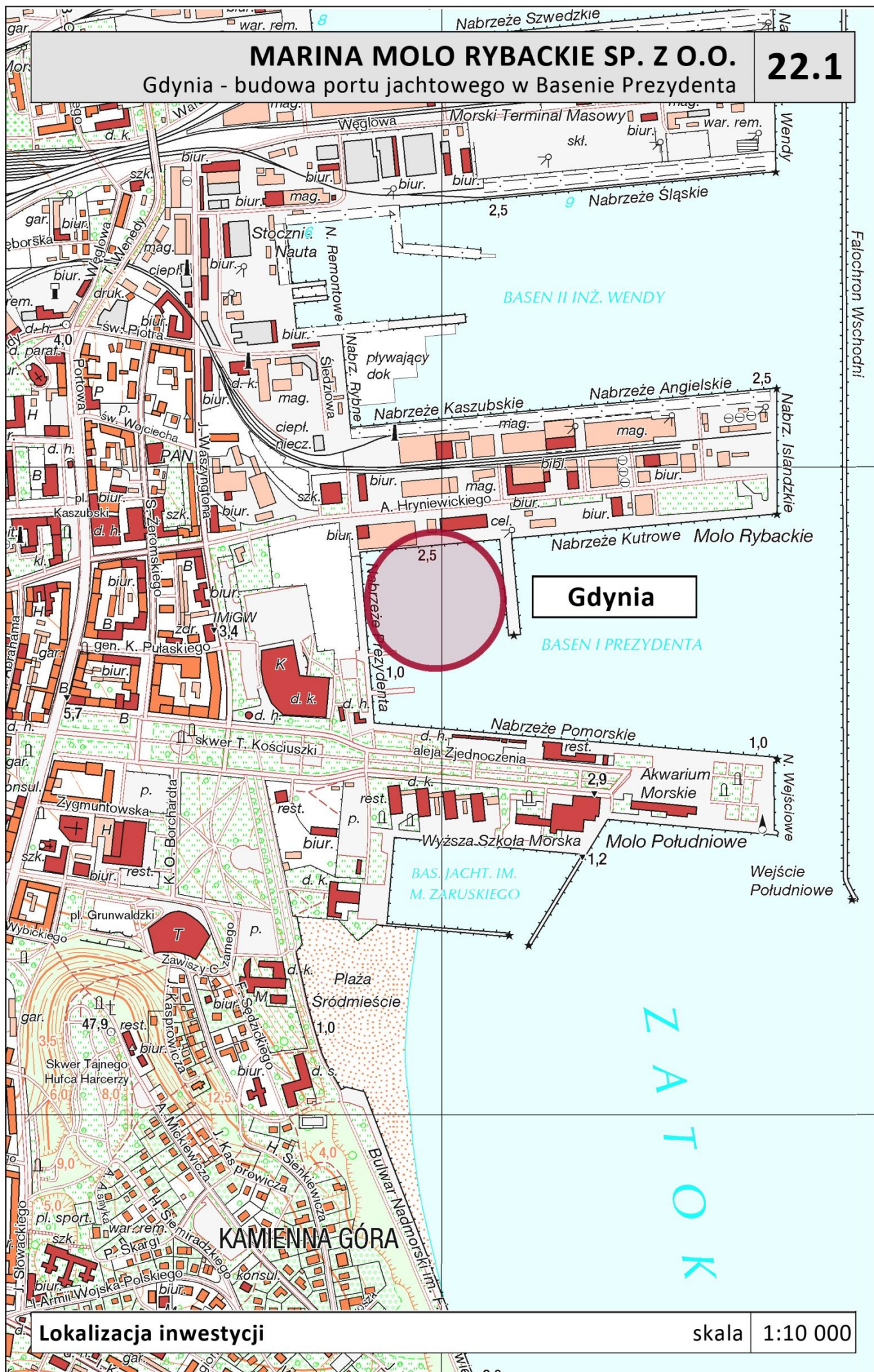


**PROGRAM
REGIONALNY**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





MARINA MOŁO RYBACKIE SP. Z O.O.		22.1
Nazwa zadania:	Gdynia - budowa portu jachtowego w Basenie Prezydenta	
Opis zadania:	Celem zadania jest budowa przystani żeglarskiej w istniejącym basenie portowym. Program inwestycji obejmuje budowę trzech pomostów pływających, budowę budynku bosmanatu i budynku sanitariatów oraz modernizację Mola Rybackiego.	

DANE OGÓLNE	
LOKALIZACJA	
Współrzędne geograficzne:	54°31'19.12"N, 18°33'05.28"E
Województwo:	Pomorskie
Powiat:	Miasta Gdynia
Gmina:	Gdynia
Miejscowość:	Gdynia
Nr Działek (stan władania):	Działka nr 68/1 k.m. 135 obręb Gdynia, KW GD1Y/00102407/6, stanowiąca własność Skarbu Państwa, zgodnie z Aneksem nr 1 z dnia 06.07.2015r. do umowy dzierżawy Nr MGS/24/20013 z dnia 20.08.2013r. zawartej pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez Prezydenta Miasta Gdyni wykonującego zadania starosty z zakresu administracji rządowej a Dalmor S.A. z siedzibą w Gdyni, jedyne go udziałowca Zgłaszającego, część działki 68/1 o pow. 2.021m ² została wydzierżawiona na lokalizację obiektów usługowych oraz zaplecza mariny w Basenie Prezydenta w Gdyni w sposób następujący: Pirs Nr 1 na całej długości, 6 metrów w głąb Pirsu od jego zachodniej krawędzi oraz Nabrzeże Kutrowe od jego granicy z Nabrzeżem Prezydenta do granicy wyznaczonej przez wschodnią krawędź Pirsu Nr 1, 5 metrów w głąb od krawędzi Nabrzeża.
Powierzchnia terenu objętego inwestycją:	3,25 ha
Uwarunkowania planistyczne:	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Mola Rybackiego, uchwalony Uchwałą Rady Miasta Gdyni Nr XLI/930/10 z dnia 24 marca 2010 r., zmienioną Uchwałą Nr XXIV/505/12 z dnia 31 października 2012 r., (tekst jednolity. Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z dnia 6 sierpnia 2013 r., poz. 3116)
Charakterystyka lokalizacji:	Teren usytuowany jest we wschodniej części Śródmieścia, nadmorskiej, centralnej części Gdyni, na tzw. Moło Rybackim. Moło Rybackie to tereny pirsu, sztucznego półwyspu wysuniętego w głąb Zatoki Gdańskiej prostopadle do linii brzegowej. Od południa Moło Rybackie oblane jest wodami Basenu I – Prezydenta i ograniczone Nabrzeżem Kutrowym (docelowa lokalizacja mariny). Większość obszaru dzielnicy, w której znajduje się analizowany obszar pokryty jest standardową zabudową śródmiejską, a więc są to tereny mieszkaniowe wielorodzinne wraz z obiektami użyteczności publicznej. Śródmieście postrzegane jako serce Gdyni, posiada niewątpliwy walor w postaci bezpośredniego dostępu do Morza Bałtyckiego.
Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody:	- na przylegających do obszaru, Planu Miejscowego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Mola Rybackiego nr 1103 (z późniejszymi zmianami), morskich wodach wewnętrznych Zatoki Gdańskiej został wyznaczony obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 – pod nazwą Zatoka Pucka, kod obszaru – PLB 220005; - dla karty terenu nr 23 wg MPZP dla części dzielnicy Śródmieście w Gdyni,

	rejon Mola Rybackiego Zasady Ochrony Środowiska, Przyrody i Krajobrazu – nie ustala się;
Istniejące obiekty hydrotechniczne:	Basen portowy: nabrzeże cumownicze.
Istniejące obiekty kubaturowe i zagospodarowania terenu:	Działka nr 68/1 stanowiąca własność Skarbu Państwa jest niezabudowana. Tereny położone w Gdyni przy ulicy Hryniewickiego i Rybickiego na tzw. Molo Rybackim są nieruchomościami przemysłowo-portowymi będącymi w użytkowaniu Dalmor SA, które zajmowało się połowami dalekomorskimi oraz przetwórstwem ryb. Obecna zabudowa powstawała od lat 30 ubiegłego wieku aż do lat 80-tych. Na przełomie lat 80/90-tych, w miarę jak połowy dalekomorskie oraz przetwórstwo ryb przestawało być dochodowe istniejące zabudowania były przekształcane na potrzeby najmu. Obecnie są prowadzone tylko bieżące konserwacje i naprawy tak, aby utrzymać budynki w stanie technicznym dostatecznym umożliwiającym ich wynajem.

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot.1 Widok na Nabrzeże Kutrowe w kierunku Sea Towers, strona zachodnia



Fot.2 Widok na Pirs Nr 1, strona południowa



Fot.3 Widok na Nabrzeże Kutrowe, po prawej Pirs Nr 1, strona wschodnia



Fot.4 Widok z Nabrzeża Kutrowego na Basen Prezydenta i Pirs Nr 1, strona południowo-wschodnia



Fot.5 Basen Prezydenta, widok z Pirsu Nr 1, strona północno-zachodnia



Fot.6 Pirs Nr 1, strona północna

CZĘŚĆ ANALITYCZNA	
DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA	
Dostępność drogowa:	Teren inwestycji jest połączony z ciągiem drogi wojewódzkiej nr 468 (i dalej z drogami krajowymi nr 6 i nr 7) poprzez ul. Rybickiego, a następnie ul. Hryniewickiego ul. Derdowskiego, ul. Świętojańską i 10 Lutego.
Dostępność drogą wodną:	Poprzez Zatokę Gdańską.
Dostępność komunikacji publicznej:	W odległości około 1,5 km znajduje się główna stacja kolejowa w mieście – Gdynia Główna oraz przystanek Szybkiej Kolei Miejskiej. W odległości ok. 500m znajdują się przystanki środków komunikacji miejskiej – linii trolejbusowych i autobusowych, a także tramwaju wodnego.
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Prąd i woda	Są
Kanalizacja	Jest
Internet – wi-fi	Jest
Sanitariaty	Brak
Monitoring	Brak
Odbiór ścieków i olei	Brak
UWARUNKOWANIA NAWIGACYJNE	
Lokalizacja inwestycji:	Basen I – Prezydenta, między Nabrzeżem Prezydenta a Pirsem na Nabrzeżu Kutrowym.
Rodzaj akwenu:	Zatoka Gdańska to obszar morskich wód osłoniętych oraz rejon 1 żeglugi śródlądowej.
Tor wodny (szerokość, głębokość):	Tor podejściowy do Gdyni: szerokość w dnie: 150 m, głębokość minimalna: 14,1 m. Głębokość Basenu Prezydenta 7,9-9,0 m.
Wahania poziomu wody:	Zaobserwowana w ostatnim ćwierćwieczu tendencja rosnąca stanów wód (dla Gdańska +2 mm) występuje wskutek występowania zmian klimatycznych. Charakterystyczny jest sezonowy układ poziomu wody Zatoki Gdańskiej, wyróżnia się dwie fazy układu poziomów: obniżony poziom od lutego do czerwca i wyższy od średniego poziomu od lipca do grudnia. Amplituda wahań poziomu morza bałtyckiego, czyli różnica między maksymalnym a minimalnym stanem wody, wynosi u polskich wybrzeży od 3,4 m w Kołobrzegu do 2,7 m w Gdańsku.
Jednostki pływające:	Na wodach Zatoki spotykają się jednostki żeglugi morskiej z mniejszymi jednostkami żeglugi przybrzeżnej. Średnie jachty żaglowe <12,0m, o zanurzeniu maksymalnym <2,0m; Duże jachty żaglowe <18,0m, o zanurzeniu maksymalnym <2,6m; Statki żaglowe >24,0m długości, o zanurzeniu maksymalnym >3,2m.
Stan obecny infrastruktury hydrotechnicznej:	Stan dobry; wskazana jest renowacja nabrzeża i nawierzchni pirsu.
Inne czynniki mające istotny wpływ na uwarunkowania nawigacyjne:	- Na Zatoce Gdańskiej może występować falowanie do wysokości 2 m; - Okres największego zlodowacenia na Zatoce Gdańskiej przypada od połowy stycznia do początku marca. - Spiętrzenia sztormowe występują w ciągu roku nierównomiernie. Maksymalna ilość spiętrzeń występuje w okresie od września do lutego, z największym nasileniem od października do stycznia. W pozostałych miesiącach sztormy są rzadsze i trwają z reguły jeden dzień.

	- W zatoce zlokalizowane są duże porty morskie min. w Gdańsku i Gdyni. Należy pamiętać, by tory podejściowe do portów przecinać pod kątem prostym, a statkom pełnomorskim ustępować pierwszeństwa.
OTOCZENIE - ATRAKCJE TURYSTYCZNE	
Walory kulturowe:	- Muzeum Miasta Gdyni; - Muzeum Marynarki Wojennej; - Skwer Kościuszki; - Statek Muzeum Błyskawica; - Statek Muzeum Dar Pomorza; - Teatr Muzyczny im. Danuty Baduszkowej w Gdyni; - ul. Świętojańska z licznymi kawiarniami i restauracjami; - Kompleks Waterfront z Multikinem i Funparkiem; - Bulwar Nadmorski.
Walory przyrodniczo - krajobrazowe:	- Klif Orłowski; - Rezerwat Przyrody Kępa Redłowska; - Plaża miejska w Gdyni; - panorama mierzei helskiej, portu w Gdyni oraz plaży;

CZĘŚĆ PROJEKTOWA		
PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE		SZACUNKOWA WYCENA KOSZTÓW
Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej:	LICZBA PROJEKTOWANYCH MIEJSC CUMOWNICZYCH: 173	
	- 102 m.c. Lc= <8,0m	
	- 66 m.c. Lc= <12,0m	
	- 5 m.c. Lc= 24,0m	
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 1	
	Pomost A / Pomost B / Pomost C	
	- 12x Ponton pływający konstrukcji siatkobetonowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska kompozytowa WPC;	672 000
	- 26x Montaż pała kotwiącego L=9,0m;	312 000
	- 14x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	70 000
	- 16x Y-bom dł. 8,0m bez chodni;	48 000
	- 16x Y-bom dł. 8,0m z chodnią;	98 000
	- 12x Y-bom dł. 12,0m bez chodni;	54 000
	- 10x Y-bom dł. 12,0m z chodnią;	90 000
	- 1x Trap;	3 200
	Pomost A (56 miejsc cumowniczych)	1 345 200
	<u>WARIANT 1: Pomost A + Pomost B + Pomost C</u>	<u>4 035 600</u>
	Budowa pomostów pływających	
	WARIANT 2	
	Pomost A / Pomost B / Pomost C	
	- 12x Ponton pływający konstrukcji stalowej dł. 12,0m, szer. 2,4m, z pokładem: deska sosnowa;	360 000

	- 12x kotwienie do dna akwenu za pomocą kotwic martwych na łańcuchu kotwicznym;	36 000
	- 14x Przyłącza elektryczne i wodne zainstalowane bezpośrednio na pomoście w formie postumentu z licznikami wraz z systemem obsługi;	70 000
	- 56x Boja cumownicza zakotwiczona;	44 800
	- 1x Trap;	3 200
	Pomost A	514 000
	WARIANT 2: Pomost A + Pomost B + Pomost C	1 542 000
	Remont nabrzeża oczepowego, dł. ok. 535m	1 337 500
	Budowa dźwigu do wodowania jednostek	500 000
	SUMA 1 - WARIANT 1	5 873 100
	SUMA 1 - WARIANT 2	3 379 500
Przyjęte rozwiązania projektowe w części kubaturowej i zagospodarowania terenu:	Budowa budynku sanitariatów, pow. ok. 190,0m ²	760 000
	Budowa budynku administracyjnego – bosmanatu, pow. ok. 100,0m ²	400 000
	Nawierzchnie z kostki betonowej, pow. ok. 2700,0m ²	540 000
	SUMA 2	1 700 000
Przyjęte rozwiązania projektowe w części infrastruktury technicznej (media):	Rozbudowa sieci energetycznej i oświetlenia terenu	150 000
	Rozbudowa instalacji wodno-ściekowej, w tym budowa instalacji do odbioru ścieków i olei	40 000
	Budowa bramek i systemu bezpiecznego dostępu	25 500
	Budowa systemu monitoringu	45 000
	SUMA 3	260 500
SUMA 1+2+3: WARIANT 1		7 833 600
SUMA 1+2+3: WARIANT 2		5 340 000

Szacunkowa wycena kosztów jest poglądowym zestawieniem głównych prac budowlanych wyliczonych na podstawie Koncepcji planu zagospodarowania.

W Szacunkowej wycenie kosztów nie uwzględniono kosztów wykonania projektów oraz niezbędnych uzgodnień.

Kwoty podane są w pln brutto.

Kwoty mogą się różnić w zależności od rozwiązań przyjętych w projekcie architektonicznym.

Wariant 1 zakłada wykorzystanie rozwiązań wyższego standardu.

Przeszkody w realizacji zadania:	Planistyczno-prawne: - Obszar chronionego głównego zbiornika wód podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy; - Teren położony w granicach pasa technicznego brzegu morskiego; - Teren położony w granicach portu morskiego Nawigacyjno-żeglugowe: Brak Przyrodnicze: Brak
Uwagi:	Brak