



Pracownia Projektowa

Zagospodarowania Terenu, Dróg i Zieleni 81-DROZET

URZĄD MIASTA GDYNI
Wydział Architektura-Budowlany
Aleja Marszałka Piłsudskiego 52/54



81-874 SOPOT UL. REJA 13 / 15 pok.817,818



551-32-05 wew. 2093, 550-32-60

KONTO - BANK PKO SA O/GDANSK 28- 12401242-1111-0000-1587-5293 **NIP** 585-100-15-39

Temat **GDYNIA OBŁUZE DOLNE**

BUDOWA UL. CECHOWEJ

projekt drogowy

Stadium: **PB**

Inwestor: **URZĄD MIASTA GDYNI**

Projektant:	mgr inż. B. Dmochowski upr nr 22/66 WZDP Ziel. Góra	
Opracowała:	Technik J. Sochal	
Sprawdził:	mgr inż. M. Błochowiak upr nr WZDP-13M-202/1/87/66	
Kierownik pracowni :	mgr inż. B. Dmochowski	

Data: **LIPIEC 2007**

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

LP	RYSUNEK	NR RYSUNKU
1.	OPIS TECHNICZNY Z ZAŁĄCZNIKAMI	
2.	PLAN SYTUACYJNY – STAN PROJEKTOWANY	1.
3.	PROFIL PODŁUŻNY UL. CECHOWEJ	2.
4.	PROFILE PODŁUŻNE DOJAZDÓW DO RONDA I RONDA	3.
5.	PRZEKROJE NORMALNE	4.
6.	PLAN SYTUACYJNY – DOCELOWA ORGANIZACJA RUCHU	5.
7.	PLAN SYTUACYJNY – PLANSZA WŁASNOŚCI	6.

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego drogowego budowy ul. Cechowej w Gdyni.

URZĄD MIASTA GDYNI

Wydział Architekturalno-Budowlany

Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54

81-382 Gdynia

1. Dane źródłowe.

- 1.1. Mapa do celów projektowych w wersji tradycyjnej i elektronicznej.
- 1.2. Wypis z Planu Miejscowego dla ul. Cechowej w Gdyni.
- 1.3. Inwentaryzacja drogowa, organizacji ruchu - inwentaryzacja fotograficzna.
- 1.5. Inwentaryzacja zieleni.
- 1.5. Badania nawierzchni ul. ul. Cechowej i Stolarskiej wykonane przez Laboratorium Zakładu Budowy Dróg Politechniki Gdańskiej.
- 1.6. Dokumentacja Techniczna z badań podłoża gruntowego wykonana przez Zakład Usług Geotechnicznych GEODOM w Gdańsku

2. Zakres opracowania.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest przebudowa istniejącego skrzyżowania skanalizowanego ulic Cechowej, Stolarskiej i Białowieskiej na skrzyżowanie typu rondo trzywylotowe wraz z dojazdami ww ulic do ronda oraz przebudowa ulicy Cechowej na odcinku od ww skrzyżowania do końca trasy.

W ramach opracowania drogowego poza zaprojektowaniem rozwiązania geometrii jezdni zaprojektowano również całe otoczenie w granicach linii rozgraniczających w tym ; chodników, wjazdów bramowych oraz jezdni dojazdu i miejsc postojowych przy istniejącej szkole. Ponadto projekt drogowy obejmuje zmianę geometrii, rozwiązanie wysokościowe, odwodnienie oraz opracowanie technologiczne dotyczące nawierzchni.

Związana z opracowaniem drogowym jest konieczność z jednej strony doprojektowania odpowiednich sieci dla obsługi skrzyżowania (odwodnienie, oświetlenie) oraz przebudowy istniejącego uzbrojenia wynikająca z powstałych kolizji uzbrojenia z nową projektowaną geometrią rozwiązania drogowego.

W związku z powyższym zostały wykonane równolegle opracowania branżowe wod-kan, energetyczne i teletechniczne.

3. Stan istniejący.

3.1. Usytuowanie obiektu.

Niniejszy opis oraz opracowania graficzne zawarte w niniejszym projekcie dotyczące stanu istniejącego zostały poprzedzono wielokrotną wizją lokalną wraz z wykonaną dokumentacją fotograficzną, która jest do wglądu w Pracowni Projektowej DROZET.

Ulica Cechowa wraz z opisanym skrzyżowaniem, znajduje się w Gdyni w dzielnicy Obłuze Dolne. Ulica Cechowa boczna stanowiąca przedmiot opracowania jest przedłużeniem UL. Cechowej posiadającej wlot do ul. Unruga. Ul. Cechowa stanowi połączenia zabudowy wielorodzinnej stanowiącej osiedla Nowe

Obluże z obszarem zabudowy jednorodzinnej zawartej pomiędzy ulicami Cechowa i Frezerów, usytuowanej przy ulicach ; Rymarskiej, Czeladniczej, Kołodziejkiej, Snyckarskiej, Brukarskiej, Szklarskiej i Piekarskiej z podstawowym układem komunikacyjnym miejskim, do którego należy zaliczyć ul. Unruga.

3.2. Istniejący układ komunikacyjny.

Wlot ul. Cechowej – bocznej do ul. Cechowej płynny przed skrzyżowaniem z ul. Białowieską. Wlot ten ze względu na istniejący pas rozdzielczy oraz kąt skrzyżowania się osi / ostry / praktycznie uniemożliwia lewy skręt z kierunku ul. Cechowej bocznej w kierunku ul. Białowieskiej oraz prawy skręt z ul.

Białowieskiej do ul. Cechowej – bocznej. Samo skrzyżowanie należy uznać jako dość eksponowany punkt w układzie drogowym obszaru ponieważ w rejonie skrzyżowania znajdują się obustronne przystanki autobusowe , na których następuje wsiadanie i wysiadanie znacznej ilości mieszkańców okolicznych budynków.

Skrzyżowanie ulicy Cechowej z ul. Białowieską wykształcone w łuku o nawierzchni bitumicznej w postaci dwóch jezdni przedzielonych pasem rozdzielczym powyżej skrzyżowania z ul. Robotniczą. Tak wydzielone jezdnie posiadają szerokość 5,50 m i 6,00 m. Szerokość jezdni ul. Cechowej – bocznej zróżnicowana od 3,50 m do 6,00 m. szerokość ta jest ściśle uzależniona od wzajemnego układu granic działek lub ogrodzeń zabudowy jednorodzinnej . Przebieg tych granic jest nieregularny.

Ulica Cechowa oraz Białowieska wraz ze skrzyżowaniem posiada nawierzchnię bitumiczną, która przechodzi w ul. Cechową – boczną i kończy się na wysokości posesji Nr 25.

W rejonie skrzyżowania oraz na początkowym odcinku ul. Cechowej znajdują się topole, niektóre z nich będą musiały być usunięte. Problem powyższy będzie odpowiednio ujęty w inwentaryzacji zieleni oraz gospodarce istniejącym drzewostanem. Na wycięcie drzew zostało uzyskane odpowiednie zezwolenie.

Nawierzchnia istniejącej ul. Cechowej – bocznej z płyt żelbetowych drogowych 3,00 x 1,00 m.

Odwodnienia w postaci wpustów ściekowych brak mimo przebiegu w ulicy kanalizacji deszczowej i to o dużej średnicy.

Trasa istniejącej ulicy Cechowej przebiega w łukach o zróżnicowanych promieniach od $R=10$ m do $R=200$ m. Ulica Cechowa przebiega wśród zabudowy jednorodzinnej zabudowa jednorodzinna wolno stojąca stara i nowa. Długość trasy około 520 m. Z ul. Cechową krzyżują się następujące ulice; Ciesielska, Czeladnicza, Brukarska, szklarska i Piekarska. Niektóre z tych ulic są urządzone inne posiadają nawierzchnie gruntową. Z ww ulic nawierzchnie posiadają następujące ulice; Czeladnicza / kostka betonowa /, Brukarska lewa strona / płyty żelbetowe /, Szklarska / płyty JOMB /, Jantarowa /trylinka /. Pozostałe ulice są nieurządzone.

3.3. Pochylenia terenu i ulicy.

Pod względem spadków istniejąca ulica Cechowa – boczna / w dalszej części opisu nazywana ul.

Cechową / posiada znaczne pochylenie skierowane do wlotu do ul. Cechowej i dalej do ul. Unruga.

Pochylenie ul. Cechowej zróżnicowane im wyżej tym większe. Pochylenie początkowe 1%, dalej 2,7% i dalej aż 12% na końcówce trasy. Opisane wyżej pochylenie ul. Cechowej wynika z konfiguracji

sąsiedniego terenu. Nawierzchnia jezdni ul. Białowieskiej rejonie skrzyżowania posiada pochylenie licząc po krawędzi jezdni wynoszące około 4%.

3.4. Warunki gruntowo - wodne

Badania gruntu wykonane na całej długości ulicy Cechowej bocznej wykazują stosunkowo jednolitą budowę podłoża charakteryzująca się występowaniem w górnej partii gruntu o grubości około 1,00 m warstwy nasypu mineralno – organicznego z domieszką piasku próchniczego. Poniżej tej warstwy występuje do głębokości odwiertu piasek drobny przewarstwiony piaskiem pylastym. Wody gruntowej nie nawiercono.

4. Stan projektowany.

4.1. Rozwiązanie sytuacyjno – wysokościowe.

4.1.1. Skrzyżowanie ul. ul. Cechowej i Białowieskiej.

Zgodnie z decyzją Wydziału Inżynierii Ruchu Urzędu Miasta Gdyni skrzyżowanie to winno mieć charakter ronda. Niniejsze rozwiązanie projektowe zawiera rozwiązanie skrzyżowania typu rondo trzy wlotowe.

Wloty do projektowanego ronda to;

- ul. Cechowa.
- ul. Cechowa - boczna.
- ul. Białowieska - Stolarska

Projektowane rondo posiada następujące podstawowe parametry;

- promień wewnętrzny ronda – 8,00 m
- szerokość pierścienia – 2,00 m
- szerokość jezdni ronda – 6,00 m.
- promienie krawężnika na wjeździe na rondo – $R = 8,00$ m do $R = 15,00$ m.
- promienie krawężnika na wyjeździe z ronda – $R = 10,00$ m i $R = 15,00$ m

Przyjęcie powyższych parametrów wynikało z jednej strony z możliwości terenowych a z drugiej z zasad rozwiązywania tego typu skrzyżowań zawartych w odnośnych przepisach / Wytyczne Projektowania Skrzyżowań Drogowych część II /. Pozostałe elementy geometryczne skrzyżowania takie jak szerokości wlotów i wylotów, wymiary wysp i t p wg ww materiałów.

Szczegółowe usytuowanie ronda wybrano z kilku wariantów koncepcyjnych jako rozwiązanie optymalne.

Trudno było natomiast zaprojektować w sposób ogólnie przyjęty za prawidłowy usytuowanie w rejonie skrzyżowania / ronda / przystanków autobusowych dla linii na kierunku Cechowa – Białowieska, Stolarska ponieważ nie było możliwe usytuowanie przystanku za skrzyżowaniem / rondem / tj przy jezdni ul. Białowieskiej ze względu na istniejące tu przyjezdniowe zespoły miejsc postojowych obsługujące istniejące osiedle mieszkaniowe generujące znaczne zapotrzebowanie / wysokie budynki mieszkalne / na miejsca postojowe.

Z tego powodu przystanki autobusowe zaprojektowano przed rondem przy ul. Cechowej/Białowieskiej

obustronnie w stosunku do jezdni, naprzeciw siebie.

Koniecznością stało się zaprojektowanie na skrzyżowaniu / rondzie / i w jego bliskości istniejących już wjazdów bramowych / szerokość 3,50 m / w tym do Pogotowia Ratunkowego, jednak biorąc pod uwagę minimalne wielkości ruchu na tych wjazdach ich istnienie nie powinno wprowadzać zakłóceń w ruchu na skrzyżowaniu

4.1.2.. ul. Cechowa / boczna /

Geometria przebudowywanej ulicy Cechowej charakteryzuje się licznymi łukami poziomymi w osi jezdni oraz zmienną szerokością jezdni i chodników. Obie te szerokości są uzależnione od istniejącej szerokości pasa drogowego zawartego między ogrodzeniami działek bądź ich granicami.

Kształt linii ogrodzeń i granic działek jest wyjątkowo nieregularny co sprawiło dużą trudność przy projektowaniu trasy.

I tak przebieg osi przebudowywanej ulicy Cechowej składa się z prostych oraz łuków poziomych o następujących promieniach w kolejności kilometracji; R=50,00m, R=200,00m R=200,00 m, R=20,00 m R=70,00m R=10,00m i R=20,00 m. Ze względu na szczupłość miejsca o czym wspomniano wyżej tylko w jednym przypadku możliwe było zaprojektowanie poszerzenia na łuku. Natomiast w jednym przypadku ze względu na konieczność ograniczenia niezbędnego wejścia w obszar działki prywatnej zawężono jezdnie do szerokości 5,00 m. Biorąc jednak pod uwagę, że projektowana ulica obsługuje zabudowę jednorodzinną ta szerokość / 5,00 m / jest dopuszczalna. Jak już wspomniano szerokość chodników przyulicznych jest w bardzo dużym stopniu zmienna przy czym podstawowa czy wyjściowa szerokość chodników przyulicznych, przykrawężnikowych to 2,00 m. Na całej długości projektowanej ulicy uwzględniono wszystkie niezbędne wjazdy bramowe do istniejących posesji, miejsca i szerokość wjazdów dostosowano do stanu istniejącego ogrodzeń i istniejących w ogrodzeniach bram. Szerokość wjazdów 3,00 m i 3,50 m. Projektowany układ uliczny został wzbogacony na wniosek dyrekcji szkoły o dojazd do istniejącej szkoły wraz z 14 miejscami postojowymi.

Projektowana ulica została zakończona placem nawrotowym szerokości 12,50 m i długości 25,00 m o wyokrąglonych krawężniach. Niniejszy projekt zawiera również schody terenowe łączące wspomniany plac nawrotowy. Projekt schodów terenowych jest zawarty w zakresie projektu małej architektury.

4.2. Pochylenia.

Rozwiązanie wysokościowe ronda jest co oczywiste uzależnione od poziomów wyjściowych krzyżujących się ulic. Pochylenia podłużne po krawędzi zewnętrznej ronda wykazują niewielkie projektowane pochylenia wynoszące odpowiednio 1,65%, 1,54%, 2,17%, 1% i 0,8%. W jednym przypadku gdzie różnica pochyłeń wynosi ponad 1% zastosowano łuk pionowy o promieniu R=200 m.

Odcinki dojazdów do ronda z kierunku ul. ul. Stolarskiej i Cechowej pod względem technologicznym składają się z dwóch odcinków, z których jeden jest przebudową istniejącej nawierzchni a drugi wykonany z nowej nawierzchni tak jak samo rondo i odcinek ul. Cechowej bocznej.

Ze względu na znaczne zróżnicowanie konfiguracji pochylenia podłużne na dojazdach do ronda

przekraczają 5% i maksymalne wynoszą 5,36% i 5,8%.

Ze względu na stosunkowo płaski teren w sąsiedztwie ronda od strony ul. Cechowej bocznej pochylenie tej ulicy na dojeździe do ronda wynosi 1,74%.

Projektowana ulica począwszy od ronda na całej swojej długości wznosi się a wielkości pochyłeń wzrastają od wspomnianego na wlocie do ronda 1,74% , dalej 2,69%, 3,16%, 4,28%, 4,82%, 7,93% i 12% na końcówce trasy. Przy różnicach sąsiednich pochyłeń przekraczających 1% zastosowano łuki pionowe.

Pochylenia poprzeczne jezdni ronda oraz wszystkich dojazdów wynoszą 2%, pochylenie poprzeczne pierścienia 6%. Pochylenia poprzeczne pozostałych elementów drogowych takich jak miejsca postojowe z dojazdem, chodniki, plac nawrotowy wynoszą również 2%. Kierunki pochyłeń poprzecznych według danych z planu sytuacyjnego i przekrojów normalnych.

Na odcinkach ulicy gdzie pochylenie podłużne jezdni przekracza 6% na chodnikach zastosowano stopnie terenowe o wysokości $14 \div 16$ cm. Zastosowanie ww stopni pozwoliło pozostawić pochylenie podłużne chodnika między stopniami nie przekraczające 6%.

Pochylenie podłużne na kończącym trasę placu do zawracania wynosi 12%. Wynika ono zarówno z pochylenia terenu jak i bardzo zróżnicowanych poziomów sąsiednich wjazdów bramowych wynikających ze zróżnicowanych poziomów posesji. Projektowany plac musi zapewnić możliwość wjazdów do wspomnianych zróżnicowanych działek.

4.3. Odwodnienie.

Odwodnienie zarówno ronda wraz z dojazdami do niego jak i całej ulicy Cechowej bocznej a także najbliższego sąsiedniego terenu za pomocą wpustów deszczowych rozmieszczonych w jezdni, usytuowanych w powiązaniu z rozwiązaniem wysokościowym podłączonych do istniejącej lub projektowanej kanalizacji deszczowej za pomocą przykanalików co jest przedmiotem odrębnego opracowania instalacyjnego.

4.4. Nawierzchnia.

nawierzchnia jezdni ronda i nowa nawierzchnia na wszystkich dojazdach do ronda dla założonej kategorii ruchu KR4 i przyjętej kategorii podłoża G 3 / nasyp z gruntu piaszczystego z domieszką gruntów organicznych/ została zaprojektowana o następującej konstrukcji

- warstwa ścieralna SMA – 4 cm.
- warstwa wiążąca beton asfaltowy – 8 cm.
- podbudowa zasadnicza beton asfaltowy – 10 cm.
- podbudowa pomocnicza kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – 25 cm.
- warstwa pospółki – 15 cm.
- geosiatka Tensar SS20
- geowłóknina separacyjna Lotrak 1800.

nawierzchnia pierścienia na rondzie przy danych wyjściowych jw.

- warstwa ścieralna kostka rzędowa grubości 18 cm.
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 5 cm
- podbudowa zasadnicza kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – grubość 20 cm.
- grunt piaszczysty stabilizowany cementem RM=5 MPa grubość 25 cm
- warstwa pospółki grubości 10 cm.
- geosiatka Tensar SS 20.
- geowłoknina separacyjna Lotrak 1800

Należy zwrócić uwagę, że kamienna warstwa ścieralna pierścienia winna się charakteryzować znaczną szorstkością.

nawierzchnia zatok autobusowych jak dla ruchu KR5.

- kostka kamienna nieregularna grubości 10 cm.
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 5 cm.
- grunt piaszczysty stabilizowany cementem RM = 5 MPa grubości 25 cm
- warstwa pospółki grubości 10 cm.
- geosiatka Tensar SS 20
- geowłoknina separacyjna Lotrak 1800

nawierzchnia jezdni ulicy Cechowej bocznej

- kostka betonowa grubości 8 cm.
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 5 cm.
- podbudowa zasadnicza – kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie grubość 20 cm.
- grunt piaszczysty stabilizowany cementem Rm = 2,50 MPa grubość 20 cm.
- warstw2a pospółki grubość 15 cm
- geosiatka Tensar SS20
- geowłoknina separacyjna Lotrak 1800

dojazdy, wjazdy bramowe, miejsca postojowe, wyspy na rondzie

- kostka betonowa grubości 8 cm.
- podsypka cementowo – piaskowa grub 5 cm.
- podbudowa zasadnicza – kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie grubość 20 cm
- warstwa pospółki grubość 20 cm

chodniki

- kostka betonowa grubości 8 cm.
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 5 cm.
- grunt piaszczysty stabilizowany cementem $R_m = 10$ cm.

ograniczenie nawierzchni jezdni ronda i dojazdów do ronda

- krawężnik betonowy 20x30 cm
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 5 cm
- ława betonowa z oporem z betonu B10

ograniczenie obustronne ronda / od strony jezdni ronda światło krawężnika 5 cm/

- krawężnik kamienny 20x35 cm
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 5 cm
- ława betonowa z oporem / wystający / , zwykła / wtopiony /

ograniczenie jezdni ul. Cechowej bocznej

- krawężnik betonowy uliczny 15x30 cm.
- podsypka cementowo – piaskowa grubości 5 cm
- ława betonowa z oporem z betonu B 10 / ława betonowa zwykła w przypadku krawężnika betonowego wtopionego

Krótkie odcinki przebudowy istniejących ulic na dojeździe do ronda tj Cechowej i Stolarskiej w konstrukcji swojej nawierzchni jezdni będą bazowały na istniejącej konstrukcji nawierzchni przy czym jej warstwy bitumiczne będzie podlegać „kosmetycznemu” bo na głębokość 2 cm frezowaniu oraz ułożeniu nowych warstw bitumicznych tj warstwy ścieralnej SMA grubości 4 cm oraz warstwie wiążącej grubości 6 cm . Powyższe spowoduje podniesienie niwelety w stosunku do istniejącej o 8 cm.

Wszystkie szczegóły konstrukcyjne zostały podane na odnośnych rysunkach na arkuszu przekrojów konstrukcyjnych

4.5. Docelowa organizacja ruchu.


Organizacja ruchu w zakresie ronda zawiera standartowe oznakowanie jak dla każdego ronda i składa się z występujących parami ;

- znaków A-7 i C-12 na wlocie do ronda
- znaków D-6 i Agatki przed przejściami dla pieszych / sąsiedztwo szkoły /
- znaku C-9 i słupka U-5b na zakończeniu wysepki
- na rondzie tablice prowadzące U-3a

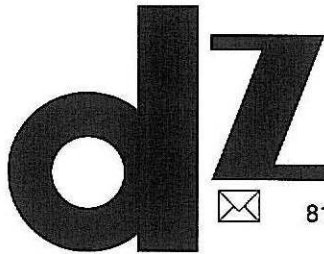
Sama ulica Cechowa boczna została wyposażona w standardowe oznakowanie ograniczające się do znaków podporządkowania A-7 zazwyczaj razem z oznaczeniem znakiem D-6 przejścia dla pieszych.

4.6. Granice opracowania.

Do niniejszego projektu załączono odrębny rysunek , na którym zaznaczono przebieg pasa drogowego projektowanej ulicy w układzie granic własności gruntu. Na rysunku tym zróżnicowano kolorystycznie zajęte pod drogę działki będące własnością gminy jak i działki prywatne.



Projektant: Bogdan Dmochowski



Pracownia Projektowa
Zagospodarowania Terenu, Dróg i Zieleni

URZĄD MIASTA GDYNI
Wydział Architekturalno-Budowlany
Aleja Wolności 52/54
81-332 Gdynia
DROZET



81-874 SOPOT UL. REJA 13 / 15 pok.818



551-32-05 wew. 2093; 550-32-60

KONTO - BANK PKO SA O/GDANSK 28-1240-1242-1111-0000-1587-5293 **NIP** 585-100-15-39

informacja
dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia
/ zgodnie z artykułem 20 p.1 ust 1b Prawa Budowlanego /

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

/ zgodnie z artykułem 20 p.1 ust 1b Prawa Budowlanego /

Część opisowa

do informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia dla robót
drogowych do projektu budowlanego ulicy Cechowej w Gdyni

Wszelkie prace budowlane należy prowadzić zgodnie z ustawą „Prawo Budowlane” (Dz. U. Nr 89 z dnia 25 Sierpnia 1994) , Polskimi Normami oraz Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlano – Montażowych :Arkady z uwzględnieniem uwag zawartych w niniejszym opisie

Zakres robót całego zamierzenia budowlanego polegającego na budowie ulicy Cechowej wraz budową skrzyżowania typu rondo ulic Cechowej i Stolarskiej w Gdyni.

Niniejsze opracowanie zawiera zaprojektowanie budowy / przebudowy / wraz z niewielką zmianą geometrii ww ulic a szczególnie w miejscu ich skrzyżowania, które zostało zaprojektowane jako małe rondo. Opracowanie projektowe dotyczy nie tylko jezdni ale również pozostałych pasm ulicznych takich jak chodniki , ścieżki rowerowe i nieliczne miejsca postojowe wszystko zawarte w liniach rozgraniczających.

Do zakresu opracowania należy również przebudowa i zabezpieczenie sieci telekomunikacyjnych, ~~wyko~~ budowa oświetlenia oraz przebudowa i zabezpieczenie istniejących kabli energetycznych, wykonanie nowej i przebudowa istniejącej kanalizacji deszczowej i sanitarnej, przebudowa fragmentów wodociągu oraz zabezpieczenie gazociągu. Ponadto należy wykonać w niewielkim zakresie roboty ziemne / korytowe / ~~oraz schody terenowe i fragment ogrodzenia / w ul. Sobieskiego~~ / . Wszystkie wymienione wyżej prace mają swoje odbicie w odrębnych opracowaniach projektowych i tym samym zostały dla nich wykonane odrębne INFORMACJE BIOZ.

1. Zakres opracowania.

Zakresem opracowania drogowego objęte są roboty nawierzchniowe, oraz związane z nimi roboty ziemne.

W ramach niniejszego projektu przewiduje się wykonanie robót wg poniższego zestawienia

- **roboty rozbiórkowe nawierzchni.**
- **roboty pomiarowe - wytyczenie robót pod względem sytuacyjnym i wysokościowym**
- **roboty ziemne – wykopy oraz nasypy wg projektu..**
- wykonanie studni ściekowych wraz z połączeniem do projektowanej kanalizacji deszczowej
- wykonanie przebudowy i zabezpieczenia kanalizacji sanitarnej, wodociągu i gazociągu
- wykonanie oświetlenia oraz zabezpieczenia kabli energetycznych znajdujących się pod projektowaną jezdnią
- wykonanie przebudowy i zabezpieczenia kabli telekomunikacyjnych znajdujących się pod projektowaną jezdnią.
- **ustawienie krawężników.**
- **wykonanie warstw podbudowy i nawierzchni jezdni.**
- **wykonanie chodników i ścieżek rowerowych**
- **wykonanie oznakowania poziomego i pionowego.**
- wykonanie elementów małej architektury
- wykonanie zagospodarowania terenów zielonych.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

Do istniejących obiektów należy zaliczyć przede wszystkim okoliczne budynki mieszkalne oraz jezdnie ww ulic tworzące skrzyżowanie teowe skanalizowane. Ponadto do istniejących obiektów należy zaliczyć całe uzbrojenie podziemne , na które składają się;

- kanalizacja deszczowa
- kanalizacja sanitarna
- wodociąg
- kable teletechniczne
- kable energetyczne

3. Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Żaden z elementów zagospodarowania terenu nie stwarza ww zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi. Budowa / prze budowa/ ulicy Cechpowej wręcz znacznie poprawi bezpieczeństwo ruchu tego fragmentu układu komunikacyjnego. Zastosowane materiały na całą konstrukcję nawierzchni są ogólnie stosowane i nie posiadają w swoim składzie substancji szkodliwych dla zdrowia w trakcie ich eksploatacji.

Obiekt powinien być realizowany z materiałów i wyrobów budowlanych odpowiadających Polskim Normom lub posiadających Aprobaty Techniczne i Świadectwa dopuszczenia wydane przez Instytut

Techniki Budowlanej. Nie należy dopuszczać do wbudowania materiałów i wyrobów nie posiadających aktualnych Aprobata lub Dopuszczeń Instytutu Techniki Budowlanej. Materiały inne niż określone w projekcie można stosować po wyrażeniu zgody przez projektanta.

4. Wskazanie dotyczące przewidzianych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia.

Roboty drogowe, które będą prowadzone na terenie określonym w projekcie winny być poprzedzone przez Wykonawcę wykonaniem uzgodnionej organizacji ruchu na czas budowy.

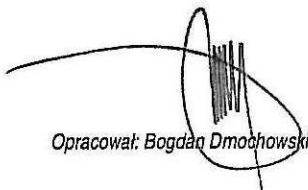
Obszar terenu pod projektowane roboty, na którym będą prowadzone roboty drogowe i ziemne winien być w trakcie robót niedostępny dla osób postronnych zgodnie z ww projektem organizacji ruchu

5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Należy pracowników zapoznać z projektem, zasadami prowadzenia ruchu kołowego i pieszego w czasie prowadzenia robót. Należy poinstruować pracowników o sposobie zapewnienia braku dostępu osób postronnych na teren budowy a w szczególności do maszyn drogowych szczególnie w czasie ich pracy.

6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

Środkami technicznymi zapewniającymi bezpieczeństwo użytkowników pasa drogowego / pieszych i zmotoryzowanych / w trakcie wykonywania robót będzie oznakowanie na czas prowadzenia robót zgodne z ww projektem organizacji ruchu. Bezpieczeństwo pracowników winno być zapewnione poprzez przeprowadzony z nimi instruktaż a także odpowiedni ubiór i zabezpieczenie wykopów. Ze względu na charakter i miejsce budowy / otwarty obszar / nie zachodzi konieczność odrębnego umożliwienia ewakuacji z powodu zagrożenia dla zdrowia i życia wynikającego na wypadek pożaru i podobnych zagrożeń. Należy jednak ograniczyć w sposób widoczny i skuteczny / w nocy oświetlić / roboty ziemne w postaci wykopów i dążyć do tego, żeby były otwarte jak najkrócej.



Opracował: Bogdan Dmochowski



**Pracownia Projektowa
Zagospodarowania Terenu, Dróg i Zieleni**

URZĄD MIASTA GDYNI
Wydział Architektury-Budowlany
Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia
DROZET



81-874 SOPOT UL. REJA 13 / 15 pok.818



551-32-05 wew. 2093; 550-32-60

KONTO - BANK PKO SA O/GDANSK 28-1240-1242-1111-0000-1587-5293 **NIP** 585-100-15-39

SOPOT 2007.11. 29.


OŚWIADCZENIE

Projekt **budowlany budowy ul. Cechowej w Gdyni** jest kompletny i został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami tj Prawo Budowlane Dz.U. nr 207 z 2003 wraz z późniejszymi zmianami rozdz. 3 art.20 p.1 oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant:

 **mgr inż. BOGDAN DMOCHOWSKI**
uprawniony do projektowania w zakresie obiektów drogowych
upr. bud. nr: **22/66/WZDP Ziel. Góra**
Pomorska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
nr ewid. **POM/BD/0842/01**
adres: **81-583 Gdynia, Wzgórze Bernadowo 59**
telefony: **0-604 542 351, (058) 550-32-60, (0-58) 664-70-1**
e-mail: **bogdan.dmochowski@drozet.com.pl**

Sprawdzający:

 **mgr inż. Marian Błochowiak**
uprawniony do projektowania w
zakresie obiektów drogowych
upr. bud. nr **WZDP-13m-202/1/87/66**
Pomorska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
nr ewid. **POM/BD/0317/01**
adres: **83-100 Gdańsk, ul. Kartuska 17A/30**
tel. dom. **302-02-54**

POMORSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Z A Ś W I A D C Z E N I E

Pan(i) **Dmochowski Bogdan**
81-583 Gdynia Wzgórze Bernadowo 59

jest członkiem

Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym POM/BD/0842/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne

od dnia 2007-01-01 do 2007-12-31

za zgodność kopii z oryginałem

mgr inż. Bogdan Dmochowski

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 43/44
(3) Tel. (0-58) 324-89-77
Fax (0-58) 301-44-98

Gdańsk 2006-12-21 r.

PRZEWODNICZĄCY RADY
Ryszard Gdynsko

Zielona Góra, dnia 13 sierpnia 1966

Wojewódzki Zarząd Dróg Publicznych

Zielona Góra

ul. Westerplatte 31, tel. 841 i 842
kolejowy 179

(Pieczęć podłużna organu państwowego nadzoru budowlanego)

Nr 22/66
(Numer ewidencyjny uprawnień)

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. — prawo budowlane (Dz. U. Nr 7, poz. 46) oraz par. 14 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik Budownictwa nr 23, poz. 73).

Obywatel mgr inż. Bogdan D m o c h o w s k i

syn Hieronima

urodzony dnia 17 listopada 1937 roku Warszawa

otrzymuje

w specjalności d r ó g

uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi łącznie, w zakresie drogowych obiektów budowlanych wymienionych w § 3 ust. 2 pkt. 3 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r.



za zgodność kopii z oryginałem

mgr inż. Bogdan Dmochowski

POMORSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

ZAŚWIADCZENIE

Pan(i) **Błochowiak Marian**
80-103 Gdańsk ul.Kartuska 17a/30

jest członkiem

Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
o numerze ewidencyjnym POM/BD/0317/01
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne
od dnia 2007-01-01 do 2007-12-31

Gdańsk 2006-12-05 r.

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-040 Gdańsk, ul. Św. Józefa 43/44
(3) Tel. (0-58) 324-89-77
Fax (0-58) 301-44-98

PRZEWODNICZĄCY RADY
Ryszard Wykosko

za zgodność kopii *[podpis]*
mgr inż. Bogdan *[podpis]*

WOJEWÓDZKI ZARZĄD
DRÓG PUBLICZNYCH

w GDAŃSKU

Nr WZDP- 13m-202/1/87/66

URZĄD MIASTA GDYNI

Gdańsk, dnia

6 czerwca 1966 r.

A/01/2

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

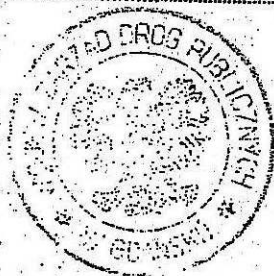
Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. - prawo budowlane (Dz. U. nr 7, poz. 46) oraz § 14 i § 18 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik Budownictwa nr 23, poz. 73)

Obywatel mgr inż. Marian BŁOCHOWIAK syn Wacława
urodzony dnia 4 sierpnia 1933 roku w Żninie

o t r z y m u j e

w specjalności d r ó g

uprawnienia budowlane do projektowania w zakresie drogowych obiektów
budowlanych wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 3 zarządzenia nr 1965
Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r.



DYREKTOR WZDP

/ inż. Fr. Paszkiewicz

za zgodność kopii z oryginałem

mgr inż. Bogdan Danilchowski

skala 1:10 000

