**BPBK s.a.**Biuro Projektów  
Budownictwa  
Komunalnego  
spółka akcyjna  
w Gdańskuul. Jana Uphagena 27, 80-237 Gdańsk-Wrzeszcz  
tel. centr.: 58 341-40-11, fax: 58 341-89-46, e-mail: dn@bpbk.com.pl

Egzemplarz nr 1

**Umowa nr KB/841/UI/298/W/2009/9791**  
**Umowa nr KB/604/UI/112-W/2014/0237**  
**Poz. PW/3**

## PROJEKT WYKONAWCZY

**Branża:** **DROGOWA****Nazwa opracowania:** **PROJEKT TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU****Przedsięwzięcie:** **Rozbudowa skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd jako etap I Rozbudowy ulicy 10 Lutego w Gdyni****Zamawiający / Inwestor:** **Gmina Miasta Gdyni**  
**Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54**  
**81-382 Gdynia**

Projektant	mgr inż. <b>Zbigniew Mysza</b>	specj.: drogowa upr. nr POM/0080/POOD/09; Izba POM/BD/0249/09	
Sprawdzający	inż. <b>Wiesław Gadziński</b>	specj.: konstrukcyjno-inżynierska upr. nr 2565/Gd/86 Izba POM/BD/0037/15	
Inżynier Projektu	mgr inż. <b>Jan Tadeusz Kosiedowski</b>	specj.: konstrukcyjno-inżynierska upr. nr 2808/Gd/87; Izba POM/BD/2260/01	
Stanowisko	Imię i nazwisko	Specjalność, numer uprawnień	Podpis

Gdańsk, 20 styczeń 2016r.

Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie przez Zamawiającego w zakresie określonym w umowie o przeniesienie praw autorskich lub na podstawie pisemnego zezwolenia w/w Biura z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych.

KRS: 0000148000 - Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego  
Kapitał Akcyjny 600 000,00 PLN (opłacony w całości); REGON: 190008942; NIP: 584-025-35-62  
Rachunek bankowy nr: 12 1240 5442 1111 0000 5375 8491

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

---

<b>I OPIS TECHNICZNY.....</b>	<b>3</b>
1. Podstawa opracowania.....	3
2. Cel i zakres opracowania.....	3
3. Opis stanu istniejącego.....	4
4. Rozwiązania projektowe.....	4
5. Tymczasowa organizacja ruchu.....	5
6. Uwagi końcowe .....	13
<b>II UZGODNIENIA PROJEKTOWE.....</b>	<b>14</b>
<b>III CZĘŚĆ RYSUNKOWA</b>	
Rys. nr 0 Orientacja .....	1:5 000
Rys. nr 01 Schemat objazdu .....	-----
Rys. nr 1.1-1.8 Projekt tymczasowej organizacji ruchu – Etap I.....	1:500
Rys. nr 2.1-2.6 Projekt tymczasowej organizacji ruchu – Etap II.....	1:500

## I OPIS TECHNICZNY

---

### 1. Podstawa opracowania.

Podstawami opracowania są:

- umowa nr KB/841/UI/298/W/2009/9791, zawarta w Gdyni w dniu 18.12.2009r., pomiędzy zamawiającym a **Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego S.A.**, z siedzibą w Gdańsku;
- umowa nr KB/303/UI/103/W/2011/9893, zawarta w Gdyni w dniu 07.06.2011r., pomiędzy zamawiającym, a **Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego S.A.**, z siedzibą w Gdańsku;
- umowa nr KB/604/UI/112-W/2014/0237, zawarta w Gdyni w dniu 07.06.2011r., pomiędzy zamawiającym, a **Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego S.A.**, z siedzibą w Gdańsku;
- specyfikacja istotnych warunków zamówienia (SIWZ) do projektów j.w.;
- pomiary natężeń ruchu samochodowego wykonane w marcu 2011r.;
- projekt budowlany oraz projekt docelowej organizacji ruchu dla inwestycji pn: „Rozbudowa skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd jako etap I rozbudowy ulicy 10 Lutego w Gdyni” – opracowanie BPBK S.A.;
- projekt budowlany oraz projekt docelowej organizacji ruchu dla inwestycji pn: „Budowa kładki pieszo-rowerowej nad ul. Podjazd w Gdyni”;
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430);
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 poz. 735 z dnia 3 sierpnia 2000r.);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz z załącznikami nr 1-4 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181).
- wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych Załącznik do Zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23.04.2010r.

### 2. Cel i zakres opracowania.

Rozbudowa skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd ma na celu:

- poprawę przepustowości skrzyżowania;
- wzrost poziomu bezpieczeństwa pojazdów przejeżdżających przez skrzyżowanie;
- oznakowanie wydzielonych ścieżek rowerowych i chodników, usprawniających ruch pieszych i rowerzystów.

Opracowanie projektowe zawierające projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas rozbudowy skrzyżowania ulicy 10 lutego z ulicami Dworcową i Podjazd oraz na czas budowy kładki pieszo rowerowej nad ulicą Podjazd wykonane zostało

w celu prawidłowego i bezpiecznego przeprowadzenia powyższej inwestycji w pasie drogowym ulic: 10 Lutego, Dworcowa i Podjazd.

### **3. Opis stanu istniejącego.**

Istniejące skrzyżowanie ulic 10 Lutego – Podjazd – Dworcowa stanowi połączenie komunikacyjne Śródmieścia Gdyni z ul. Morską i ul. Śląską.

Na skrzyżowaniu odbywa się ruch autobusowy i trolejbusowy w relacjach 10 Lutego-Dworcowa, Dworcowa-Podjazd oraz Podjazd-Dworcowa, stanowiących trasę większości linii autobusowych i trolejbusowych w Gdyni. Relacje te obsługują między innymi dzielnice: Chylonię, Witomino, Wiczlino, Dąbrowę, Cisową, Chwarzno, Orłowo, Grabówek oraz miasto Sopot i Gdański Port Lotniczy.

W stanie istniejącym jest to skrzyżowanie typu: skanalizowane bez sygnalizacji świetlnej. Na wlocie ulicy Dworcowej znajduje się duża wyspa rozdzielająca kierunki ruchu w lewo i prawo. Ruch w prawo odbywa się pod kątem prostym do głównego ciągu ulic kierunku 10 Lutego – Podjazd. Natomiast lewoskręt odbywa się odrębną jezdnią dochodzącą pod kątem 30 stopni do kierunku głównego, co stanowi istotny mankament geometrii skrzyżowania, rzutujący na bezpieczeństwo ruchu. Relacja na ciągu ulic 10 Lutego – Podjazd jest obciążona bardzo dużym natężeniem, co utrudnia skręt z ul. Dworcowej w obu kierunkach. Natomiast relacja lewoskrętu na wlocie ulicy Podjazd odbywa się ze wspólnego pasa z ruchem na wprost, co powoduje blokowanie tego ruchu.

Ulice: 10 Lutego, Podjazd i Dworcowa to ulice jednojezdniowe o przekroju 2/2. Nawierzchnia jezdni w większości asfaltowa za wyjątkiem pasa dla skręcających w prawo z ul. 10 Lutego w ul. Dworcową, która wykonana jest z kostki kamiennej. W obszarze skrzyżowania znajduje się kilkanaście legalnych i nielegalnych miejsc postojowych.

W rejonie skrzyżowania na ul. Podjazd znajduje się wiadukt kolejowy. Stanowi on istotne ograniczenie w rozbudowie wlotu ul. Podjazd (pas do skrętu w lewo).

### **4. Rozwiązania projektowe.**

#### **4.1 Założenia projektowe:**

- **ul. Podjazd – 10 Lutego**
  - Klasa drogi: Z 2/2
  - Prędkość projektowa  $V_p=40\text{km/h}$ ,
  - Przekrój uliczny (na terenie zabudowy)
  - 2 jezdnie o szerokości 6,0m ( jezdnia lewa ) i 6,5m (jezdnia prawa)
  - Pochylenie poprzeczne jednostronne 2%
  - Pasy dodatkowe (pasy skrętu) o szerokości 3,0m i 3,25m
  - Chodnik o zmiennej szerokości.
- **ul. Dworcowa**
  - Klasa drogi: Z 1/2
  - Prędkość projektowa  $V_p=40\text{km/h}$ ,
  - Przekrój uliczny (na terenie zabudowy)
  - 1 jezdnia o szerokości 12,5m
  - Pochylenie poprzeczne dwustronne 2%
  - Pasy dodatkowe ( pasy skrętu): o szerokości 3,5m i 5,5m
  - Chodnik o zmiennej szerokości.

- **Łącznica zjazdowa i wjazdowa ( na ul. Śląską ) w ciągu ul. Podjazd**

- Łącznice 2 pasowe, jednokierunkowe
- Prędkość projektowa  $V_p=40\text{km/h}$
- Przekrój uliczny ( na terenie zabudowy)
- 1 jezdnia, szerokości 8,0m
- Pochylenie poprzeczne jednostronne 3% ( łącznica wjazdowa) oraz 2% (łącznica zjazdowa)

#### **4.2 Rozwiązanie sytuacyjno-wysokościowe kładki dla pieszych nad ul. 10 Lutego.**

Dla bezkolizyjnego przeprowadzenie ruchu pieszo-rowerowego nad ulicą 10 Lutego zaprojektowano kładkę pieszo-rowerową z dwukierunkową ścieżką rowerowym o szer. 2,5m i chodnikiem o szer. 2,0m, rozdzielonych separacją o szerokości 0,5m.

Kładkę pieszo-rowerową zaprojektowano w układzie równoległym do istniejącego wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w ciągu głównego szlaku kolejowego PKP i SKM Gdańsk-Gdynia. Projektowana kładka pieszo-rowerowa ma na celu połączenie terenów zielonych Al. 17 Grudnia z terenami przy dworcu podmiejskim. Pochylenie ścieżki rowerowej od strony dworca wynosi  $i = 0,55\%$  oraz  $i=-7,05\%$ . Na chodniku dochodzącym do kładki przewidziano wykonanie 7 pochylni o długości  $l=8,0\text{m}$  i maksymalnym spadku  $i=8,0\%$ , rozdzielonych spocznikami o dł. 1,50m i pochyleniu ok.  $i=2-3\%$ .

Niweletę na kładce zaprojektowano w formie łuku pionowego, który wynika również z formy architektonicznej kładki i zapewnienia uzyskanie wymaganej skrajni drogowej.

#### **5. Tymczasowa organizacja ruchu.**

Tymczasowe oznakowanie pionowe i poziome na czas prowadzenia robót należy wykonać zgodnie ze szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – Dz. U. RP załącznik nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.

Ustawienie tarcz tablic winno być takie, aby zachować odległość krawędzi tarczy od krawędzi jezdni min. 0,5m. W przypadku, gdy znak znajduje się nad chodnikiem lub ścieżką rowerową należy umieścić jego tarczę na wysokości 2,50m. Ponadto należy zastosować mocowanie tarcz znaków pionowych uniemożliwiające ich obrót.

**Etap I dotyczy robót związanych z przebudową nawierzchni bitumicznych skrzyżowania, wraz z budową sieci uzbrojenia podziemnego.** Roboty wykonywane w etapie I zostały podzielone na 8 faz realizacji.

##### **Faza 1**

##### **UWAGA!**

Przed przystąpieniem do zasadniczych robót przewidzianych w tej fazie należy wykonać tymczasowe nawierzchnie z płyt drogowych we wskazanych na Rys. 1.1 miejscach.

W fazie 1 etapu I przewidziano:

1. Wykonanie kanału deszczowego DN600, na odcinku od studni Dist3 (włączenia w kanał istniejący) do studni D10.1 oraz fragmentem w kierunku studni D10 – w wykopie wąskoprzestrzennym;
2. Wykonanie nawierzchni bitumicznych oraz opasek bezpieczeństwa w obrębie łącznic zjazdowej/wjazdowej z/na ul Morską;
3. Zabezpieczenie pasa prowadzonych robót poprzez:
  - wygrodzenie pasa ruchu od prowadzonych robót zaporami drogowymi pojedynczymi typu U-20a;
  - ustawienie zestawu: tablic kierujących U-3c ze znakami nakazu oraz sygnałami świetlnymi ostrzegawczymi;
  - ograniczenie prędkości na realizowanym odcinku do 30km/h.

W fazie 1 etapu I występuje zawężenie ruchu na ul. Podjazd w stronę ul. Śląskiej oraz w stronę ul Morskiej do jednego pasa ruchu. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 1 etapu I zostało pokazane na Rys. nr 1.1.

## Faza 2

W fazie 2 etapu I przewidziano:

1. Wykonanie kanału deszczowego DN600, na odcinku od studni D10.1 do studni D10 oraz od studni D10 do studni D11 – w wykopie wąskoprzestrzennym;  
**Istnieje konieczność wykonania fragmentu kanału deszczowego pomiędzy studniami D10 i D11 – w porze nocnej lub w weekend, z tymczasowym ułożeniem płyt drogowych 1,5x3,0m.**
2. Wykonanie kanału deszczowego DN400 i DN500 pod nawierzchnią łącznicy zjazdowej z ulicy Morskiej, na odcinku od studni Dist.5 do studni D3.9 oraz fragmentem w kierunku studni D 3.8 – w wykopie wąskoprzestrzennym;
3. Wykonanie kanału deszczowego DN400 i DN500 pod nawierzchnią łącznicy wjazdowej na ulicę Morską, na odcinku od studni Dist.4 do studni D10 – w wykopie wąskoprzestrzennym;
4. Wykonanie połowy nawierzchni jezdni łącznic zjazdowej i wjazdowej na/z ul. Śląskiej;
5. Zabezpieczenie pasa prowadzonych robót poprzez:
  - wygrodzenie pasa ruchu od prowadzonych robót barierami ochronnymi pojedynczymi typu U-20a
  - ustawienie zestawu: tablic kierujących U-3c, U-3d ze znakami nakazu oraz sygnałami świetlnymi ostrzegawczymi;
  - ograniczenie prędkości na łącznicy zjazdowej z ulicy Morskiej do 30 km/h.

W fazie 2 etapu I występuje zawężenie jezdni łącznicy zjazdowej i wjazdowej z/na ul. Śląską do jednego pasa ruchu oraz zawężenie łącznicy zjazdowej z ulicy Morskiej w kierunku ul. Podjazd również do jednego pasa ruchu. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 2 etapu I zostało pokazane na Rys. nr 1.2.

## Faza 3

W fazie 3 etapu I przewidziano:

1. Wykonanie kanału deszczowego DN1000 wraz ze studniami, na odcinku od studni D4.3 do studni D4.6 – w wykopie wąsko-przestrzennym;
2. Wykonanie nawierzchni bitumicznej środkowego pasa ulicy Dworcowej;

3. Odsunięcie przejścia dla pieszych przez ulicę Dworcową poza zakres prowadzonych robót;
4. Zabezpieczenie pasa prowadzonych robót poprzez:
  - wygrodzenie pasa ruchu od prowadzonych robót barierami ochronnymi pojedynczymi typu U-20a
  - ustawienie zestawu: tablic kierujących U-3c ze znakami nakazu oraz sygnałami świetlnymi ostrzegawczymi;

W fazie 3 etapu I występuje jednostronne zawężenie jezdni ulicy Dworcowej, z pozostawieniem 1 pasa ruchu w kierunku ul. Morskiej i dwóch w kierunku ul. Starowiejskiej. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 3 etapu I zostało pokazane na Rys. nr 1.3.

## **Faza 4**

### **UWAGA!**

Przed przystąpieniem do zasadniczych robót przewidzianych w tej fazie należy wykonać tymczasowe nawierzchnie z płyt drogowych we wskazanych na Rys. 1.4 miejscach.

W fazie 4 etapu I przewidziano:

1. Wykonanie wodociągu „przewiertem” pod ul. 10 Lutego;
2. Wykonanie kanału deszczowego DN300 pod wjazdem w ul. Szkolną – na odcinku od studni D2.1 do D2.1a;
3. Wykonanie fragmentu nawierzchni jezdni ul. 10 Lutego wraz ze ścieżką rowerową i połową wjazdu ul. Szkolnej;
4. Wyznaczenie w nowym miejscu przejścia dla pieszych przez ul. Dworcową (przesunięcie przejścia o kilka metrów w kierunku Dworca Głównego PKP i zawężenie przejścia do szer. 4,0m);
5. Zabezpieczenie pasa prowadzonych robót poprzez:
  - wygrodzenie pasa ruchu od prowadzonych robót barierami ochronnymi pojedynczymi typu U-20a;
  - wygrodzenie ruchu pieszych od prowadzonych robót zaporami drogowymi podwójnymi U-20c;
  - wygrodzenie przeciwnych kierunków ruchu barierami z tworzywa sztucznego U-14e;
  - ustawienie zestawu: tablic kierujących U-3c, U-3d ze znakami nakazu oraz sygnałami świetlnymi ostrzegawczymi.

Na ul. Podjazd w stronę ul. 10 Lutego występuje zawężenie do jednego pasa ruchu na długości ok. 100m oraz miejscowe na ul. 10 Lutego w stronę ul. Podjazd. W fazie tej ulega zmianie lokalizacja wjazdu z ul. Dworcowej na ul. 10 Lutego. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 4 etapu I zostało pokazane na Rys. nr 1.4.

## **Faza 5**

### **UWAGA!**

Przed przystąpieniem do zasadniczych robót przewidzianych w tej fazie należy wykonać tymczasowe nawierzchnie z płyt drogowych we wskazanych na Rys. 1.5 miejscach.

W fazie 5 etapu I przewidziano:

1. Zamknięcie relacji skrajnej z ulicy Dworcowej w ul. 10 Lutego;
2. Zwężenie jezdni ciągu ulic 10 Lutego – Dworcowa;
3. Wykonanie kanału deszczowego DN600, na odcinku od studni D4 do studni D4.3 – w wykopie wąskoprzestrzennym;
4. Wykonanie fragmentu gazociągu na ul. 10 Lutego i ul. Dworcowej;
5. Wykonanie fragmentu wodociągu pod przebudowywaną nawierzchnią ciągu ulic 10 Lutego-Dworcowa;
6. Wykonanie nawierzchni prawego pasa jezdni, na kierunku ul. 10 Lutego – ul. Dworcowa – wraz z nawierzchnią ścieżki rowerowej, częścią chodnika, opaskami oraz połową wjazdu ul. Szkolnej;
7. Zabezpieczenie pasa prowadzonych robót poprzez:
  - wygrodzenie pasa ruchu od prowadzonych robót barierami ochronnymi pojedynczymi typu U-20a
  - wygrodzenie ruchu pieszych od prowadzonych robót zaporami drogowymi podwójnymi typu U-20c
  - wygrodzenie przeciwnych kierunków ruchu barierami z tworzywa sztucznego typu U-14e;
  - ustawienie zestawu: tablic kierujących U-3c i U-3d ze znakami nakazu oraz sygnałami świetlnymi ostrzegawczymi.

W fazie 5 etapu I występuje miejscowe zawężenie do jednego pasa ruchu ul. 10 Lutego w stronę ul. Podjazd. W fazie tej zostają wyłączone relacje skrajne z ul. Podjazd w ul. Dworcowa oraz z ul. Dworcowej w ul. 10 Lutego oraz poprowadzone objazdy. Szczegóły objazdów pokazane zostały na schemacie – Rys. 01. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 5 etapu I zostało pokazane na Rys. nr 1.5.

## Faza 6

### UWAGA!

Przed przystąpieniem do zasadniczych robót przewidzianych w tej fazie należy wykonać tymczasowe nawierzchnie z płyt drogowych we wskazanych na Rys. 1.6 miejscach.

W fazie 6 etapu I przewidziano:

1. Zamknięcie północnej jezdni ulicy Podjazd;
2. Skierowanie ruchu dwukierunkowego na południową jezdnię ulicy Podjazd;
3. Fragmentaryczne zwężenie jezdni ulicy Dworcowej do 1 pasa ruchu (w każdym kierunku);
4. Wykonanie kanału deszczowego DN1000, na odcinku od studni D4 do studni D6 – w wykopie wąskoprzestrzennym;
5. Wykonanie kanału deszczowego DN800, na odcinku od studni D6 do studni D8 – w wykopie wąskoprzestrzennym;
6. Wykonanie kanału deszczowego DN600, na odcinku od studni D8 do studni D10.1 – w wykopie wąskoprzestrzennym;
7. Wykonanie przykanalików deszczowych na ulicy Dworcowej i ul. Podjazd, na przebudowywanych w tej fazie fragmentach nawierzchni ulic;
8. Podniesienie istniejącej kanalizacji teletechnicznej wielootworowej o ok. 70cm, przebiegającej poprzecznie przez jezdnię ul. Podjazd, na odcinku przed wiaduktem kolejowym od strony ul. Morskiej, w tym:



- a) likwidacja istniejącego ciągu kanalizacji 16 otworowej z rur PCV, bez naruszania kabli;
- b) zabezpieczenie odsłoniętych kabli rurami dwudzielnymi grubościennymi 8x120mm, L=19,2m;
- odtworzenie nowego ciągu kanalizacji 8xRHDPEp 110/6,3mm, L=19,2m;
- ułożenie płyt prefabrykowanych 1,5x3,0m nad wybudowaną kanalizacją wielootworową jako nawierzchni tymczasowej na szer. jezdni ul. Podjazd w kierunku ul. 10 Lutego oraz na chodniku.
- 9. Wykonanie kanalizacji teletechnicznej wzdłuż ulicy Dworcowej i w sąsiedztwie projektowanej kładki pieszo-rowerowej nad ul. Podjazd wraz z ułożeniem płyt prefabrykowanych 1,5x3,0m nad wybudowaną kanalizacją wielootworową jako nawierzchni tymczasowej na szer. jezdni ul. Podjazd w kierunku ul. 10 Lutego oraz na chodniku.

**Roboty opisane w punktach 8 i 9 należy wykonać w porze nocnej.**

- 10. Wykonanie fragmentu gazociągu na ul. Podjazd – przewiertem pod jezdnią;
- 11. Wykonanie fragmentu wodociągu na ul. Podjazd – przewiertem pod jezdnią;
- 12. Wykonanie nawierzchni na ulicy Dworcowej w kierunku ul. Podjazd o szer. 3,0m wraz z opaskami, oraz nawierzchni prawego pasa ul. Podjazd w kierunku ul. Morskiej od skrzyżowania do końca zakresu, a także nawierzchni chodnika po prawej stronie ciągu ulic 10 lutego – Dworcowa;
- 13. Wykonanie 2 przyczółków kładki pieszo-rowerowej nad ulicą Podjazd (od strony dworca PKP oraz od strony Al. 17 Grudnia) wraz z konieczną podporą tymczasową;
- 14. Zabezpieczenie pasa prowadzonych robót poprzez:
  - wygrozdzenie pasa ruchu od strony prowadzonych robót barierami ochronnymi pojedynczymi typu U-20a;
  - wygrozdzenie ruchu pieszych od strony prowadzonych robót zaporami drogowymi podwójnymi typu U-20c;
  - wygrozdzenie przeciwnych kierunków ruchu barierami z tworzywa sztucznego typu U-14e;
  - ustawienie zestawu: tablic kierujących U-3c ze znakami nakazu oraz sygnałami świetlnymi ostrzegawczymi.

W fazie 6 etapu I występuje fragmentaryczne zawężenie jezdni ul. Dworcowej w stronę ul. Podjazd do jednego pasa ruchu na całym odcinku prowadzonych robót. W fazie tej zostają wyłączone także relacje skrajne z ul. Podjazd w ul. Dworcową oraz z ul. Dworcowej w ul. 10 Lutego oraz poprowadzone objazdy. Szczegóły objazdów pokazane zostały na schemacie - Rys. 01. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 6 etapu I zostało pokazane na Rys. nr 1.6.

## **Faza 7**

### **UWAGA!**

Przed przystąpieniem do zasadniczych robót przewidzianych w tej fazie należy wykonać tymczasowe nawierzchnie z płyt drogowych we wskazanych na Rys. 1.7 miejscach.

W fazie 7 etapu I przewidziano:

- 1. Zamknięcie południowej jezdni ulicy Podjazd;
- 2. Skierowanie ruchu dwukierunkowego na północną jezdnię ulicy Podjazd;
- 3. Fragmentaryczne zwężenie jezdni ulicy Dworcowej do 1 pasa ruchu (w każdym kierunku);
- 4. Wykonanie kanału deszczowego DN1000, na odcinku od studni D1 do studni D3

- w wykopie wąskoprzestrzennym;
- 5. Wykonanie kanału deszczowego DN800, na odcinku od studni D3 do studni D3.6
  - w wykopie wąskoprzestrzennym;
- 6. Wykonanie kanału deszczowego DN500, na odcinku od studni D3.6 do studni D3.8
  - w wykopie wąskoprzestrzennym;
- 7. Wykonanie przykanalików deszczowych oraz fragmentów kanalizacji sanitarnej;
- 8. Wykonanie fragmentu wodociągu przy ul. 10 Lutego;
- 9. Wykonanie nawierzchni ulicy Podjazd – pasów ruchu w kierunku ul. 10 Lutego, wraz z fragmentami łącznic z ul. Morską i Śląską wraz z opaskami i wyspami dzielącymi – zakres zgodny z rys. 1.7
- 10. Zabezpieczenie pasa prowadzonych robót poprzez:
  - wygrodzenie pasa ruchu od prowadzonych robót barierami ochronnymi pojedynczymi typu U-20a
  - wygrodzenie przeciwnych kierunków ruchu barierami z tworzywa sztucznego U-14e;
  - ustawienie zestawu: tablic kierujących U-3c, U-3d ze znakami nakazu oraz sygnałami świetlnymi ostrzegawczymi.

W fazie 7 etapu I występuje zawężenie ul. Podjazd w stronę ul. 10 Lutego oraz w kierunku ul. Morskiej do jednego pasa ruchu na całym odcinku prowadzonych robót. W fazie tej zostają wyłączone także relacje skrajne z ul. Podjazd w ul. Dworcową i z ul. Dworcowej w ul. 10 Lutego oraz poprowadzone objazdy. Szczegóły objazdów pokazane zostały na schemacie - Rys. 01. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 7 etapu I zostało pokazane na Rys. nr 1.7.

## Faza 8

W fazie 8 etapu I przewidziano:

1. Wykonanie przykanalików deszczowych na lewym pasie ulicy Podjazd;
2. Wykonanie fragmentu wodociągu w rejonie pod nawierzchnią Podjazd
3. Wykonanie nawierzchni lewego pasa ciągu ulicy Podjazd - 10 Lutego oraz wysp fragmentów opasek i wysp dzielących zgodnie z rys. 1.8;
4. Zabezpieczenie pasa prowadzonych robót poprzez:
  - wygrodzenie pasa ruchu od prowadzonych robót barierami ochronnymi pojedynczymi typu U-20a;
  - wygrodzenie ruchu pieszych od prowadzonych robót zaporami drogowymi podwójnymi U-20c;
  - ustawienie zestawu: tablic kierujących U-3d ze znakami nakazu oraz sygnałami świetlnymi ostrzegawczymi.

Na ul. Podjazd w stronę ul. 10 Lutego występuje zawężenie do jednego pasa ruchu na odcinku w pobliżu łącznicy zjazdowej.

**Etap II dotyczy robót związanych z przebudową nawierzchni chodników wzdłuż ciągu ulicy Podjazd - 10 Lutego oraz wzdłuż ul. Dworcowej, budową kładki pieszo-rowerowej nad ul. Podjazd oraz przebudową sieci uzbrojenia podziemnego.** Roboty wykonywane w etapie II zostały podzielone na 5 faz realizacji.

## Faza 1

W fazie 1 etapu II przewidziano:

1. Wykonanie fragmentu gazociągu pod ul. Podjazd – „przewiertem” pod jezdnią;

2. Wykonanie fragmentu gazociągu pod chodnikiem – wzdłuż ulicy Podjazd – w wykopie wąsko przestrzennym;
3. Wykonanie fragmentu kanalizacji deszczowej DN300 – w kierunku ciągu pieszego Al. 17 Grudnia – w wykopie wąsko przestrzennym;
4. Wykonanie nawierzchni chodnika wzdłuż ulicy Podjazd, na odcinku od łącznicy zjazdowej z ul. Morskiej do schodów w ciągu Al. 17 Grudnia – przy zamknięciu chodnika na tym odcinku;
5. Wykonanie nawierzchni chodnika wzdłuż ulicy Podjazd, na odcinku od schodów w ciągu Al. 17 Grudnia do ul. 10 Lutego – połówkowo, z zapewnieniem przejścia pieszym w trakcie prowadzenia robót;
6. Zabezpieczenie prowadzonych robót poprzez:
  - wygrodzenie ruchu pieszych od strony prowadzonych robót zaporami drogowymi podwójnymi typu U-20c.

W fazie 1 etapu II zostaje wyłączony z ruchu pieszych na odcinku chodnika wzdłuż ul. Podjazd, pod istniejącym wiaduktem kolejowym. Ruch pieszych zostaje poprowadzony chodnikiem wzdłuż lewej jezdni ul. Podjazd oraz dalej przez przejście dla pieszych przez ul. Dworcową. Dodatkowo na prawej jezdni ul. Podjazd ograniczono prędkość do 30km/h. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 1 etapu II zostało pokazane na Rys. nr 2.1.

## Faza 2

W fazie 2 etapu II przewidziano:

1. Wykonanie części schodów terenowych łączących Al. 17 Grudnia z chodnikiem wzdłuż ulicy Podjazd;
2. Wykonanie przykanalika deszczowego ze studnią pod chodnikiem w ciągu Al. 17 Grudnia;
3. Wykonanie fragmentu nawierzchni chodnika w ciągu Al. 17 Grudnia, wraz z rozbiórką istniejących i budową nowych schodów terenowych zlokalizowanych w ciągu chodnika.
4. Zabezpieczenie prowadzonych robót poprzez:
  - wygrodzenie ruchu pieszych od strony prowadzonych robót zaporami drogowymi podwójnymi typu U-20c.

W fazie 2 etapu II ruch pieszych w ciągu Al. 17 Grudnia zostaje skierowany po połówce schodów terenowych łączących Al. 17 Grudnia z chodnikiem wzdłuż ulicy Podjazd i dalej po istniejącym chodniku ziemnym. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 2 etapu II zostało pokazane na Rys. nr 2.2.

## Faza 3

W fazie 3 etapu II przewidziano:

1. Wykonanie nasypu pod rampę wjazdową na kładkę pieszo-rowerową – od strony Al. 17 Grudnia wraz z towarzyszącymi elementami konstrukcyjnymi;
2. Wykonanie przykanalików deszczowych ze studniami pod budowaną ścieżką rowerową i chodnikiem w ciągu Al. 17 Grudnia;
3. Wykonanie pozostałej po fazie 2 etapu II części schodów terenowych łączących Al. 17 Grudnia z chodnikiem wzdłuż ulicy Podjazd;
4. Wykonanie fragmentu nawierzchni ścieżki rowerowej, na odcinku od budowanego przyczółka do końca zakresu budowy ścieżki w stronę Al. 17 Grudnia;

5. Wykonanie fragmentu nawierzchni chodnika wraz ze schodami terenowymi, na odcinku od budowanego przyczółka do wykonanego w poprzednich fazach chodnika na Al. 17 Grudnia;
6. Zabezpieczenie prowadzonych robót poprzez:
  - wygrodzenie ruchu pieszych od strony prowadzonych robót zaporami drogowymi podwójnymi typu U-20c.

W fazie 3 etapu II ruch pieszych w ciągu Al. 17 Grudnia zostaje skierowany po połówce schodów terenowych łączących Al. 17 Grudnia z chodnikiem wzdłuż ulicy Podjazd i dalej po wybudowanym w fazie 2 chodniku. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 3 etapu II zostało pokazane na Rys. nr 2.3.

#### **Faza 4**

W fazie 4 etapu II przewidziano:

1. Wykonanie przyczółka pod projektowaną kładkę pieszo-rowerową
  - od strony Dworca Głównego PKP;
2. Wykonanie pomostu kładki pieszo-rowerowej;
3. Wykonanie nasypu pod rampę wjazdową na kładkę pieszo-rowerową
  - od strony Dworca Głównego PKP wraz z towarzyszącymi elementami konstrukcyjnymi;
4. Wykonanie kanału deszczowego na odcinku od studni Dk1 do wpustu kratowego Wk5 – pod budowanym w tej fazie odcinkiem ścieżki rowerowej i chodnikiem;
5. Wykonanie fragmentu wodociągu i gazociągu od strony Dworca Głównego PKP;
6. Wykonanie fragmentu nawierzchni ścieżki rowerowej i chodnika nasypu pod rampę wjazdową na kładkę pieszo-rowerową – od strony Dworca Głównego PKP;
7. Zabezpieczenie prowadzonych robót poprzez:
  - wygrodzenie ruchu pieszych od strony prowadzonych robót zaporami drogowymi podwójnymi typu U-20c.

W fazie 4 etapu II ruch pieszych w ciągu Al. 17 Grudnia zostaje skierowany po przebudowanym chodniku i wybudowanych schodach terenowych. Natomiast od strony Dworca Głównego PKP ruch pieszych odbywa się po istniejącym chodniku, odcinkowo zwężonym. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 4 etapu II zostało pokazane na Rys. nr 2.4.

#### **Faza 5**

W fazie 5 etapu II przewidziano:

1. Wykonanie nawierzchni ronda ścieżki rowerowej przy Dworcu Głównym PKP, na odcinku od ścieżki wykonanej w fazie 4;
2. Wykonanie nawierzchni chodnika wraz z płytkami dla niepełnosprawnych przy Dworcu Głównym PKP na obszarze po lewej stronie ronda ścieżki rowerowej oraz przy istniejących miejscach postojowych, a także część opasek i separacji zgodnie z rys. 2.5;
3. Zabezpieczenie prowadzonych robót poprzez:
  - wygrodzenie ruchu pieszych od strony prowadzonych robót zaporami drogowymi podwójnymi typu U-20c.

W fazie 5 etapu II ruch pieszych w ciągu ul. Podjazd i ul. Dworcowej jest utrzymany. Przebudowa chodnika odbywa się z zachowaniem możliwości dojścia do dworca SKM. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 5 etapu II zostało pokazane na Rys. nr 2.5.

## Faza 6

W fazie 6 etapu II przewidziano:

1. Wykonanie nawierzchni ścieżki rowerowej przy Dworcu Głównym PKP, na odcinku od ścieżki wykonanej w fazie 6 do końca zakresu budowy ścieżki;
2. Wykonanie nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego, na odcinku pod wiaduktem oraz wzdłuż ul. Dworcowej, z zachowaniem ciągłości ruchu pieszych, a także części chodnika w obrębie dworca SKM nie wykonanej w fazie 6 wraz z płytkami dla osób niepełnosprawnych oraz opaskami i nawierzchnią separacji;
3. Zabezpieczenie prowadzonych robót poprzez:
  - wygrozdzenie ruchu pieszych od strony prowadzonych robót zaporami drogowymi podwójnymi typu U-20c.

W fazie 6 etapu II ruch pieszych w ciągu ul. Podjazd i ul. Dworcowej jest utrzymany. Przebudowa chodnika odbywa się „połówkowo” – po chodniku istniejącym, a następnie po chodniku wybudowanym. Minimalna szerokość przejścia dla pieszych powinna zostać utrzymana o szer. 1,5m. Szczegółowe rozwiązanie tymczasowej organizacji ruchu w fazie 6 etapu II zostało pokazane na Rys. nr 2.6.

## 6. Uwagi końcowe

W żadnych z wyżej wymienionych faz nie jest wymagane ustawianie tymczasowych słupów trakcyjnych oraz nie przewiduje się korekty przebiegu traktacji trolejbusowej.

Wszelkie roboty budowlane Wykonawca zobowiązany jest wykonać zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym i normami branżowymi. Należy zwrócić uwagę na organizację placu budowy, szczególnie w miejscu gdzie nie uda się uniknąć prac budowlanych pod ruchem samochodowym i pieszym.

Wszystkie prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby minimalizować negatywne skutki prowadzonych robót dla ruchu kołowego i pieszego. Szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie możliwie najlepszych warunków bezpieczeństwa ruchu kołowego, pieszego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy robotników budowlanych. W przypadkach nieuniknionych utrudnień należy minimalizować czas ich trwania.

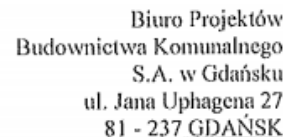
Opracowali:

inż. Mateusz Narloch

mgr inż. Zbigniew Mysza

**WYKAZ OPINII I UZGODNIENÍ:**

Lp.	Jednostka wydająca dokument	Charakterystyka dokumentu
2.	Zarząd Dróg i Zieleni Ul. 10 Lutego 24 81-364 Gdynia	Opinia nr UD.6740.1134.2011.RL.Arch.38a z dnia 12.12.2011r.
2.	Zarząd Komunikacji Miejskiej Ul. Zakręt do Oksywie 10 81-244 Gdynia	Opinia nr ZKM.IR.52.43.2015 z dnia 13.11.2015r.
3	Zarząd Dróg i Zieleni Ul. 10 Lutego 24 81-364 Gdynia	Uzgodnienie nr UKR.7220.194.2016.TW



podpis \_\_\_\_\_

Uzgodnienie jest ważne dwa lata.

Integralną część niniejszego uzgodnienia stanowią opieczątowane załączniki graficzne tj.:


rys. nr 1 plan sytuacyjny, rys. nr 4.1 przekroje konstrukcyjne i rys. nr 4.2 szczegóły konstrukcyjne z projektu skrzyżowania oraz


rys nr 1 plan sytuacyjny i rys. nr 4 przekroje konstrukcyjne-drogowe z projektu kładki.

Jednocześnie informujemy:

- przed rozpoczęciem robót należy sporządzić i przedstawić do zatwierdzenia w tut. Zarządzie projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy oraz przebudowy urządzeń infrastruktury technicznej,
- projekt docelowej organizacji ruchu podlega odrębnemu zatwierdzeniu w tut. Zarządzie,
- wycięcie drzew i krzewów wymaga zezwolenia z Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Gdyni,
- projekty pozostałych branż również należy przedłożyć do uzgodnienia do tut. Zarządu.

UD – a/a

DYREKTOR  
  
mgr Roman Witkowski

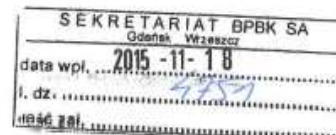
 BPBK SA, w Gdańsku  
„Za zgodność kopii z oryginałem”  
Kierownik zespołu architektury  
mgr inż. arch. Sławomir Bryczkowski

podpis \_\_\_\_\_



Gdynia 13.11.2015r.

Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A.  
Ul. Jana Uphagena 27  
80-237 Gdańsk



Dot.: organizacji ruchu podczas „Rozbudowy skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd jako etap I rozbudowy ulicy 10 Lutego w Gdyni”.

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni informuje, iż zapoznał się z tymczasową organizacją ruchu podczas „Rozbudowy skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd” i zwracamy uwagę, że należy dostosować ustawienie barier U-20a do korytarzy ruchu autobusów przegubowych (zwłaszcza w Etapie I w fazach 4 i 8). Dodatkowo zwracamy uwagę na fakt, że podobnym okresie czasu zaplanowane są również prace na Estakadzie Kwiatkowskiego, co razem może spowodować duże utrudnienia w ruchu drogowym w mieście. Ponadto pragniemy zauważyć, że w niektórych fazach w przypadku utrudnień z wykonaniem niektórych manewrów potrzebna może być pomoc Policji w kierowaniu ruchem.

Z poważaniem

DYREKTOR  
Zarządu Komunikacji Miejskiej  
Olgiera Wyszomirski

Do wiadomości:

1. ZDiZ w Gdyni



BPBK s.a.  
ul. Jana Uphagena 27  
80-237 Gdańsk- Wrzeszcz

dot. projektu organizacji ruchu na czas rozbudowy skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd jako etap I rozbudowy ulicy 10 Lutego w Gdyni oraz budowy kładki pieszo- rowerowej nad ulicą Podjazd

Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni zatwierdza projekt organizacji ruchu na czas rozbudowy skrzyżowania ulicy 10 Lutego z ulicami Dworcową i Podjazd oraz budowy kładki pieszo- rowerowej nad ulicą Podjazd z następującymi uwagami:

1. przed rozpoczęciem każdego kolejnego etapu robót uzgodnić z Zarządem Komunikacji Miejskiej w Gdyni zasady ewentualnego zastąpienia trolejbusów zasilanych sieciowo z linii napowietrznej innymi rodzajami pojazdów.
2. oznakowanie wprowadzone w obrębie skrzyżowania ulic 10 Lutego, Dworcowej i Podjazd po zakończeniu pierwszego etapu robót wykonać zgodnie z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu (zat. UKR.7220.172.2016.TW.4119 z 17.05.2016).
3. w związku z wyłączeniem części relacji skrętnych na przebudowywanym skrzyżowaniu i prowadzeniem objazdu ul. 3 Maja konieczna może być likwidacja kontrapasa rowerowego wyznaczonego na tej ulicy na odcinku od skrzyżowania z ul. 10 Lutego do skrzyżowania z ul. Zgoda. Wymaga to opracowania dodatkowego projektu organizacji ruchu. Decyzję w tej sprawie zarządca ruchu podejmie przed wprowadzeniem objazdu.
4. przed przystąpieniem do robót należy załatwić formalności związane z zajęciem pasa drogowego.
5. ważność traci zatwierdzenie projektu tymczasowej organizacji ruchu nr UKR.7220.371.2012.TW.5519 z 19.07.2012.

Z up. Prezydenta Miasta  
mgr inż. Bogusław Moniuszko  
Kierownik Działu Dróg ZDIZ