

Zawartość opracowania:

CZĘŚĆ OPISOWA

Zawartość opracowania:	2
1. Oświadczenie projektanta i sprawdzającego	3
2. Opis techniczny	10
2.1 Inwestor	10
2.2 Przedmiot i zakres opracowania	10
2.3 Podstawa opracowania	10
2.4 Istniejący stan zagospodarowania terenu	11
2.5 Warunki wodno gruntowe	11
2.6 Projektowane zagospodarowanie terenu	12
2.7 Charakterystyka projektowanych rozwiązań	12
2.8 Zabezpieczenie uzbrojenia i infrastruktury terenu	15
2.9 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	15
2.10 Rozbiórki	15
2.11 Uwagi	16

ZAŁĄCZNIKI

Zał. Nr 1 – wzór bariery U-12a

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. D-01	Plan orientacyjny
Rys. D-02	Projekt zagospodarowania terenu
Rys. D-03	Profil podłużny
Rys. D-04	Przekroje normalne
Rys. D-05	Przekroje poprzeczne na zjazdach

1. Oświadczenie projektanta i sprawdzającego

Na podstawie art. 34 ust. 3d pkt. 3 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. wraz z późniejszymi zmianami – Prawo Budowlane niniejszym oświadczam, że projekt budowlany (projekt architektoniczno - budowlany) pn.:

„Przebudowa drogi (ul. Telewizyjna) w zakresie budowy chodnika w Gdańsku Klukowie”

zlokalizowany na działkach:

działki nr: 151, 247, 673/7, 703

Jednostka ewidencyjna: 226101_1

Obręb ewidencyjny: 0003 Klukowo

dla Inwestora:

Gmina Miasta Gdańska

ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk

reprezentowana przez:

Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska

ul. Żeglowna 11, 80-560 Gdańsk

w zakresie branży: **drogowej**

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant:

mgr inż. Łukasz Dawidowski

(upr. POM/0338/PBD/18)

specjalność: drogowa

Sprawdzający:

mgr inż. Marian Werner

(upr. 682/Gd/82)

specjalność: drogowa

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-369 Gdańsk, al. Rzeczypospolitej 4/155
tel. 58 324-89-77, fax 58 301-44-98

Gdańsk, 28 grudnia 2018 r.

sygn. akt. 452/POM/OKK/17

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1725 ze zm.) i art. 12 ust. 2, ust. 3 i ust. 4c pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 3b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1202 ze zm.) oraz § 10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1278) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), po ustaleniu, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym,

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

Pan Łukasz Jan Dawidowski
magister inżynier budownictwa
urodzony dnia

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: POM/0338/PBD/18

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej drogowej**

UZASADNIENIE

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

Pan Łukasz Jan Dawidowski upoważniony jest:

I. Na podstawie art. 12 ust.1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 ze zm.), w specjalności inżynierskiej drogowej, bez ograniczeń do:

- a) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- b) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

II. Na podstawie § 10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1278) uprawnienia niniejsze uprawniają do :

- sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie specjalności niniejszych uprawnień,
- projektowania obiektu budowlanego związanego z obiektem budowlanym, takim jak:
 - 1) droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
 - 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Pouczenie

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

Zgodnie z treścią art.127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 ze zm.):

§ 1. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

§ 2. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji (określonego w § 2) stronie nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

PRZEWODNICZĄCY

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr inż. Marek Wesołowski

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Maciej Malinowski

CZŁONEK

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

prof. dr hab. inż. Ziemowit Suligowski



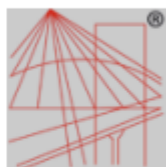
Otrzymują:

1. Pan Łukasz Jan Dawidowski

2. Okręgowa Rada Izby

3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego

4. a/a



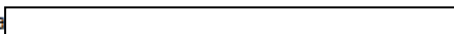
P O L S K A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:
POM-TGR-CI7-E5N *

Pan Łukasz Jan Dawidowski o numerze ewidencyjnym POM/BD/0070/19

adres zamieszkania



jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2024-03-01 do 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-03-11 roku przez:

Krzysztof Wilde, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



ul. Telewizyjna
w Gdańsku

Gdańsk, dnia 24 marca 1982 r.

(pieczęć)

Nr 682/Gd/82

DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie

Na podstawie § 2 ust. 1 pkt 1 i § 13 ust. 1 pkt 3 lit. b
rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r.
w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 46) stwierdza się że:

Obywatel(ka)

Marian W e r n e r

(nazwisko i imię)
magister inżynier budownictwa drogowego

(tytuł naukowy - zawodowy)

urodzony(a) dnia [] w []

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji

pro j e k t a n t a

(rodzaj funkcji)

w specjalności konstrukcyjno - inżynierskiej

(rodzaj specjalności techniczno-budowlanej)

w zakresie dróg i lotniskowych dróg startowych oraz manipulacyjnych

(specjalizacja zawodowa)

WA Rr 374-78 MA BUA-14
RzZG. Utrzyki D. zar. 1670-78 5800

Obywatel (ka) _____ jest upoważniony (a) do:
(imię i nazwisko)

- 1/ sporządzania projektów budowli dróg, lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych oraz typowych mostów i przepustów,
- 2/ w zakresie budowli nie będących budynkami w budownictwie osób fizycznych -
- do kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego budowli.

Od decyzji niniejszej służy stronie odwołanie do Ministerstwa Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. Filtrowa nr 57, za pośrednictwem WZGP w Gdańsku w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Wszczęto opłatę skarbowa

zi. 36.2

słownie trzydzieści sześć
znaczków skarbowych na
wniosku, oryginalne, odpisie

dnia 20.03.1982

połpis

Z UP. WOJEWODY
ZASTĘPCA DYREKTORA
(połpis i pieczęć)
mgr inż. arch. Halina Jurek-Bronowicz
Gdańskie Województwo



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:
POM-MF2-E65-25H *

Pan Marian Werner o numerze ewidencyjnym POM/BD/5201/01

adres zamieszkania

jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2024-01-01 do 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-12-01 roku przez:

Krzysztof Wilde, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



2. Opis techniczny

2.1 Inwestor

Gmina Miasta Gdańska
ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
reprezentowana przez:
Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska
Ul. Żaglowa 11, 80-560 Gdańsk

2.2 Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt zagospodarowania terenu dla zadania pn: „Przebudowa drogi (ul. Telewizyjna) w zakresie budowy chodnika w Gdańsku Klukowie”.

Lokalizacja inwestycji: obręb 0003, działki nr 151, 247, 673/7, 703

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

2.3 Podstawa opracowania

- zlecenia Inwestora – Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska,
- wizja lokalna,
- mapa do celów informacyjnych w skali 1:500,
- wytyczne Inwestora,
- obowiązujące normy i przepisy.

Przy projektowaniu korzystano z następujących normatywów, wytycznych, katalogów i instrukcji:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2023r. poz. 682, 553, 967, 1506, 1597, 1681, 1688, 1762, 1890, 1963, 2029 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2023r. poz. 1047, 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723, 2029)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518),
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (tekst jednolity Dz. U. 2022 poz. 1679),
- Instrukcja o znakach drogowych pionowych –Tom I – Zasady stosowania znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2023r. poz. 645),
- Inne instrukcje, normatywy i wytyczne obowiązujące w budownictwie drogowym,
- Uchwała nr X/225/15 Rady Miasta Gdańska z dnia 28 maja 2015r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Klukowo-Rębiechowo rejon ulic tzw. Nowej Spadochroniarzy i Telewizyjnej w mieście Gdańsku,
- Uchwała nr X/226/15 Rady Miasta Gdańska z dnia 28 maja 2015r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Klukowo rejon ulic Galaktycznej i Radarowej w mieście Gdańsku.

2.4 Istniejący stan zagospodarowania terenu

Teren, na którym planuje się realizację inwestycji został wskazany na rysunku nr 1 - orientacja.

Przedmiotowy teren zlokalizowany jest w dzielnicy Matarnia w Gdańsku. W stanie istniejącym w obszarze projektowanego chodnika występuje istniejąca nawierzchnia gruntowa nieutwardzona. Nawierzchnia istniejących zjazdów wykonana jest z płyt drogowych typu yomb, płyty drogowej wielkogabarytowej oraz kostki betonowej. Obszar ten jest zaniedbany. Występują wysokie trawy, krzewy oraz drzewa. W tym obszarze przebiega również nieczynna jednotorowa linia kolejowa nr 235 Matarnia – Gdańsk Osowa, której zarządcą jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W sąsiedztwie występuje jezdnia, sieci infrastruktury podziemnej takie jak sieć: kanalizacja sanitarna, kanalizacja wodociągowa, gazowa, energetyczna, telekomunikacyjna.

2.5 Warunki wodno gruntowe

W podłożu dokumentowanego terenu występują grunty rodzime różniące się genezą, litologią oraz parametrami geotechnicznymi. W związku z tym podzielono je na odrębne warstwy, zaliczając do każdej z nich grunty o zbliżonych wartościach parametrów geotechnicznych. Wartości wyprowadzone parametrów geotechnicznych wydzielonych warstw ustalono na podstawie badań makroskopowych i doświadczeń własnych zgodnie z normą PN-EN 1997-1, 2. Eurokod 7. Projektowanie geotechniczne.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. (Dz. U. 2012, poz. 463) w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych projektowany obiekt zaliczono do I kategorii geotechnicznej.

Wydzielono następujące warstwy geotechniczne:

Warstwa geotechniczna I

- Zaliczono do niej utwory mineralne mało spoiste w postaci pyłów piaszczystych miękkoplastycznych. Stopień plastyczności tej warstwy **IL=0,74**.

Warstwa geotechniczna IA

- Zaliczono do niej utwory mineralne mało spoiste w postaci pyłów piaszczystych plastycznych. Stopień plastyczności tej warstwy **IL=0,36**.

Warstwa geotechniczna II

- Zaliczono do niej utwory mineralne spoiste w postaci glin pylastych plastycznych. Stopień plastyczności tej warstwy **IL=0,44**.

Warstwa geotechniczna III

- Zaliczono do niej utwory mineralne niespoiste w postaci wilgotnych i mokrych piasków drobnych i piasków pylastych średniozagęszczonych. Stopień zagęszczenia tej warstwy **ID=0,42**.

Warstwa geotechniczna IIIA

- Zaliczono do niej utwory mineralne niespoiste w postaci nawodnionych piasków drobnych średniozagęszczonych. Stopień zagęszczenia tej warstwy **ID=0,49**.

Wnioski geotechniczne

- Glebę oraz nasypy niekontrolowane należy całkowicie usunąć, gdyż nie mogą one stanowić podłoża projektowanej drogi.

- Podział gruntów pod względem wysadzinowości określono na podstawie tab. Nr 7.2 – *Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych*:

- Pyły piaszczyste (saSi), gliny pylaste (clSi), należą do gruntów bardzo wysadzinowych,
- Piaski pylaste (siSa) należą do gruntów wątpliwych,
- Piaski drobne (FSa), należą do gruntów niewysadzinowych.

- Projektowanie konstrukcji nawierzchni drogowej powinno uwzględniać zróżnicowanie wysadzinowości gruntów. Ponadto zaleca się wymianę gruntu wysadzinowego w zasięgu głębokości przemarzania lub zastosowanie podsypki piaszczysto-żwirowej pod nawierzchnię.
- Na podstawie tabeli nr 7.3 i 7.4 – *Katalogu...*, po analizie warunków gruntowo-wodnych, badań laboratoryjnych i prac terenowych należy stwierdzić, że:
 - Pyły piaszczyste (saSi), gliny pylaste (clSi) zaliczono do grupy nośności podłoża **G4**.
 - Piaski pylaste (siSa) zaliczono do grupy nośności **G2**.
 - Piaski drobne (FSa) należą do grupy nośności podłoża **G1**.
- W zbadanych podłożu gruntowym nawiercono swobodne zwierciadło wód gruntowych oraz sądzenia. Warunki wodne, zgodnie z zał. Nr 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430) określa się jako przeciętne (1-2m) i złe (<1m). Po okresach intensywnych i długotrwałych opadów należy liczyć się z możliwością sączenia i gromadzenia wody w przypowierzchniowych warstwach gruntów spoistych (glin piaszczystych) i mało spoistych (pyłów piaszczystych).
- W przypadku występowania gruntów spoistych lub mało spoistych w podłożu przebudowywanej drogi, zaleca się częściową wymianę gruntu oraz wzmocnienie podłoża co najmniej 0,5m warstwą podbudowy.
- Grunty spoiste (gliny pylaste) i mało spoiste (pyły piaszczyste) pod wpływem opadów atmosferycznych występujących w czasie robót ziemnych mogą ulec upłynnieniu i zagęszczeniu ich będzie technicznie niewykonalne.
- Pyły w stanie naturalnym są gruntami nośnymi, jednak należy pamiętać o ich bezwzględnej ochronie w otwartych wykopach budowlanych przed przemakaniem i przemarzaniem. Są one też bardzo wrażliwe na obciążenia dynamiczne, wstrząsy czy wibracje. Należy także pamiętać o ich sufozyjnych właściwościach, a poniżej zwierciadła wody również o właściwościach tiksotropowych. Przy zawodnieniu oraz ewentualnie występujących drganiach pochodzących np. od mechanicznego sprzętu budowlanego, mogą ulec uplastycznieniu, pogarszając swoje pierwotne parametry wytrzymałościowe. Dlatego też, grunty te wymagają szczególnego z nimi postępowania i ochrony przed niekorzystnymi czynnikami.
- Według Normy PN-81/B-03020 głębokość przemarzania w tym rejonie wynosi 1,0m.
- Projektowaną drogę proponuje się zaliczyć do I kategorii geotechnicznej.
- Roboty ziemne powinny być prowadzone zgodnie z normą PN-B-06050 Roboty ziemne. Wymagania ogólne.

2.6 Projektowane zagospodarowanie terenu

Planowana inwestycja przewiduje:

- budowę chodnika z płytek betonowych,
- wykonanie muldy trawiastej,
- profilowanie skarpy,
- wykonanie nawierzchni zjazdów,
- wykonanie regulacji wysokościowej istniejących studni,
- likwidacja podkładów oraz szyn na szerokości projektowanego chodnika.

2.7 Charakterystyka projektowanych rozwiązań

Przyjęte parametry techniczne:

PARAMETR TECHNICZNY	WIELKOŚĆ
Prędkość projektowa	brak
Kategoria ruchu	KR 1
Szerokość chodnika	2,0 – 2,1 m

Całość zadania inwestycyjnego obejmuje zagospodarowanie terenu o łącznej powierzchni około 0,18 ha.

INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Dla całej inwestycji obszar oddziaływania został określony na podstawie Ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych – tekst jednolity Dz. U. z 2018r. poz. 2068, z 2019r. poz. 698, 730, 1495, 1716, 1815, 2020, Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – tekst jednolity Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm., Ustawy z dnia 7 czerwca 2001r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym zaopatrzeniu ścieków – tekst jednolity Dz. U. 2017 poz. 2180, Uchwały nr X/225/15 Rady Miasta Gdańska z dnia 28 maja 2015r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Klukowo-Rębiechowo rejon ulic tzw. Nowej Spadochroniarzy i Telewizyjnej w mieście Gdańsku oraz Uchwały nr X/226/15 Rady Miasta Gdańska z dnia 28 maja 2015r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Klukowo rejon ulic Galaktycznej i Radarowej w mieście Gdańsku. Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości w granicach działek, na których został zaprojektowany.

Konstrukcja projektowanych nawierzchni

Projektowana nawierzchnia chodnika na gruntach G4:

- W-wa ścieralna – płytka betonowa 30x30 cm koloru szarego, gr. 5 cm
- Podsypka cementowo piaskowa 1:3, gr. 4 cm
- W-wa podbudowy zasadniczej – mieszanka niezwiązana C90/3, gr. 20 cm
- W-wa podbudowy pomocniczej – grunt stabilizowany cementem C3/4, gr. 15 cm
- Podłoże G4

Projektowana nawierzchnia wzmocniona chodnika na gruntach G4:

- W-wa ścieralna – płytka betonowa 30x30x8 cm koloru szarego, gr. 8 cm
- Podsypka cementowo piaskowa 1:3, gr. 4 cm
- W-wa podbudowy zasadniczej – mieszanka niezwiązana C90/3, gr. 20 cm
- W-wa podbudowy pomocniczej – grunt stabilizowany cementem C3/4, gr. 30 cm
- Podłoże G4

Projektowana nawierzchnia zabruku na gruntach G4:

- W-wa ścieralna – kostka kamienna 8x9 cm koloru granitowego, gr. 8 cm
- Podsypka cementowo piaskowa 1:3, gr. 4 cm
- W-wa podbudowy zasadniczej – mieszanka niezwiązana C90/3, gr. 30 cm
- W-wa podbudowy pomocniczej – grunt stabilizowany cementem C3/4, gr. 30 cm
- Podłoże G4

Projektowana nawierzchnia zjazdu na gruntach G4:

- W-wa ścieralna – betonowa kostka brukowa niefazowana koloru grafitowego o wym. 10x20 cm, gr. 8 cm,
- Podsypka cementowo piaskowa 1:3, gr. 4 cm
- W-wa podbudowy zasadniczej – mieszanka niezwiązana C90/3, gr. 20 cm
- W-wa podbudowy pomocniczej – grunt stabilizowany cementem C3/4, gr. 30 cm
- Podłoże G4

Uwaga

Od km 0+115 do km 0+175 pod projektowaną konstrukcją nawierzchni chodnika należy zdjąć humus na gr. 10cm lub zgodnie z poziomem zalegania i wykonać nasyp budowlany z piasku/żwiru.

Rozwiązania sytuacyjne

W ramach przedmiotowej inwestycji planuje się budowę chodnika od skrzyżowania ulic Telewizyjna i Radarowa do nieruchomości Telewizyjna 19. Na przedmiotowym odcinku planuje się wykonanie nawierzchni chodnika z płytek chodnikowych koloru szarego o wym. 30x30x5 cm i łącznej długości ok. 390 m, szerokości 2,0-2,1 m oraz dowiązanie jej sytuacyjnie do istniejącego zjazdu przy nieruchomości Telewizyjna 19 z kostki brukowej. Pomiędzy projektowanym chodnikiem a istniejącą jezdnią wykonuje się zabruk z kostki kamiennej 8x9cm koloru granitowego ze względów utrzymaniowych. Chodnik projektuje się 6cm ponad krawędź zabruku. Ponadto w celu wymijania się pojazdów w obszarze przejazdu kolejowego zlokalizowano pobocze z destruktu asfaltowego o grubości 20cm zgodnie z planem zagospodarowania terenu. Zaprojektowane rozwiązanie sytuacyjne przewiduje wykonanie zjazdów zachowując niweletę oraz materiał i kolor nawierzchni projektowanego chodnika. Projektuje się nawierzchnię wzmocnioną chodnika w obrębie zjazdów wykonaną z płytek betonowych 30x30x8 cm. W ramach przedmiotowego zadania planuje się wykonanie bariery ochronnej 12-a z poprzeczką w miejscu występowania skarpy wyższej niż 0,5m. Ponadto planuje się frezowanie istniejącej jezdni oraz wykonanie nowej warstwy ścieralnej od km 0+071,12 do km 0+082,48 projektowanego chodnika w celu uniknięcia zatrzymywania się wody opadowej w tym obszarze i skierowanie jej w stronę zieleńca za pomocą spadku poprzecznego wynoszącego 2%.

Projekt przewiduje wykonanie progu zwalniającego wykonanego z betonowej kostki brukowej o wym. 10x20cm koloru grafitowego wraz z sugerowanym przejściem dla pieszych. Na najazdach na wyniesienie projektuje się oznakowanie poziome P-25 z betonowej kostki brukowej koloru jasnoszarego o wym. 10x20cm. W obszarze przejścia dla pieszych zachowuje się minimalną szerokość jezdni – 4,5m.

Zakłada się również regulację wysokościową istniejących studni kanalizacji sanitarnej oraz istniejącej studni telekomunikacyjnej. Ponadto należy zlikwidować istniejące podkłady oraz szyny na szerokości projektowanego chodnika.

Szczegóły rozwiązań sytuacyjnych przedstawiono na rysunku nr D-02, w części rysunkowej niniejszego projektu.

W odrębnym opracowaniu branży zieleni przedstawiono rozwiązanie umocnienia skarp poprzez nasadzenia rokitnika pospolitego Hikul oraz zastosowanie geomaty.

Projekt zakłada obramowanie nawierzchni chodnika obrzeżem betonowym o wymiarach 8x30x100 ułożonym na podsypce cementowo piaskowej i ławie betonowej z oporem. Od km 0+232 między chodnikiem a istniejącym obszarem trawiastym projektuje się obrzeże betonowe o wymiarach 8x30x50 cm ułożone pionowo na podsypce cementowo piaskowej i ławie betonowej z oporem. Pomiędzy jezdnią a chodnikiem oraz zabrukiem a chodnikiem projektuje się krawężnik betonowy o wymiarach 15x30x100 ułożonym na podsypce cementowo piaskowej i ławie betonowej z oporem.

Występowanie trudnych warunków

Zgodnie z §17.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych standardowa szerokość pasa ruchu dla drogi klasy D wynosi 2,5m. W miejscu projektowanego sugerowanego przejścia dla pieszych szerokość pasa drogowego wynosi ok 9m. Aby zaprojektować chodnik obustronny o szerokości 2,0m (nie wliczając szerokości krawężnika betonowego o wym. 15x30x100cm oraz obrzeża betonowego o wym. 8x30x100cm) zachowuje się maksymalną szerokość jezdni, którą można zastosować ze względu na ograniczenia terenowe. W wyniku pas ruchu wynosi 2,25m.

Zgodnie z §36.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych przed przejściem dla pieszych projektuje się strefę oczekiwania mającą długość nie mniejszą niż 2,50m. Ze względu na minimalną szerokość jezdni tj. 4,5m

wynikającą z obowiązujących przepisów, a także ograniczenia związane z szerokością istniejącego pasa drogowego równą 9m, w obszarze projektowanego sugerowanego przejścia dla pieszych możliwe jest zaprojektowanie obustronnych chodników o szerokości 2m (nie wliczając szerokości krawężnika betonowego o wym. 15x30x100cm oraz obrzeża betonowego o wym. 8x30x100cm). W wyniku projektuje się strefę oczekiwania przed przejściem o długości 2m.

Rozwiązania wysokościowe

Zaprojektowane rozwiązanie wysokościowe opiera się w znaczącej mierze na istniejących rzędnych wysokościowych. Projektowane spadki są dostosowane do istniejących rzędnych bram i furtek, zjazdów, istniejącego chodnika oraz jezdni. Projektuje się spadki podłużne o wartości nieprzekraczającej 6% spadku podłużnego. Projektowaną niweletę przedstawiono na rysunku nr D-03 w części rysunkowej projektu.

Odwodnienie

Odwodnienie projektowanego chodnika jest przewidziane jako powierzchniowe poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i skierowanie wód opadowych do projektowanych muld trawiastych na odcinku od km 0+110 do km 0+195 oraz na pozostałym odcinku w kierunku zgodnym z istniejącym spadkiem poprzecznym jezdni. Ukierunkowanie spływu wód opadowych wynika z istniejącego ukształtowania terenu. W wyniku przyjęte spadki poprzeczne jak i podłużne zachowują istniejące kierunki spływu wód opadowych.

2.8 Zabezpieczenie uzbrojenia i infrastruktury terenu

W obrębie istniejącego uzbrojenia, roboty budowlane należy wykonywać ręcznie. Przed przystąpieniem do robót w obrębie występowania urządzeń podziemnych należy zgłosić ten fakt odpowiednim służbom eksploatacyjnym, celem pełnienia przez nie bieżącego nadzoru nad prowadzonymi robotami. Istniejącą armaturę należy zabezpieczyć i odpowiednio oznakować, by w czasie realizacji robót uniknąć jej zaginięcia. Dotyczy to również istniejących punktów osnów geodezyjnych. Po wykonaniu zaprojektowanych elementów należy istniejącą armaturę wyregulować do nowych rzędnych. Istniejące przewody uzbrojenia inżynierskiego (kable teletechniczne, energetyczne itp.), które w wyniku robót znajdują się pod nawierzchniami utwardzonymi, należy osłonić przepustami ochronnymi (np. z rur dzielonych) z wykonaniem warstw podsypkowych i nadsypkowych.

Ponadto, Wykonawca zobowiązany jest do przestrzegania oraz stosowania się do zapisów i uwag ujętych w załączonych do projektu uzgodnieniach.

W przypadku odkrycia sieci i urządzeń nie naniesionych na mapach, Wykonawca powinien bezwzględnie powiadomić o tym przedstawiciela Inwestora oraz przypuszczalnego właściciela urządzenia. W ramach sporządzenia geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej należy nanieść na mapy również te urządzenia i sieci.

2.9 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu zostały przedstawione w projekcie stałej organizacji ruchu.

2.10 Rozbiórki

Dla prawidłowej realizacji przedsięwzięcia konieczne jest przeprowadzenie robót rozbiórkowych:

- istniejących nawierzchni asfaltowych,
- istniejących nawierzchni z płyt drogowych typu yomb,
- istniejących nawierzchni z płyty drogowej wielkogabarytowej.

Informujemy, że nie występują odpady zakwalifikowane jako niebezpieczne.

2.11 Uwagi

- Projekt został dowiązany sytuacyjnie i wysokościowo do przylegającego układu drogowego oraz zagospodarowania pasa drogowego.
- Szczegóły wykonywania robót, wymagań technicznych i organizacyjnych procesu realizacji i kontroli jakości robót przedstawiono w Specyfikacjach Technicznych.
- W przypadku napotkania uzbrojenia niewykazanego na mapie i w dokumentacji należy je traktować jako czynne, zabezpieczyć i powiadomić właściwego Zarządcę.
- W przypadku wystąpienia w obrębie robót ziemnych korzeni wcześniej ściętych drzew należy ją usunąć i zasypać doły po wykopanych pniach.
- Szerokości wszystkich projektowanych nawierzchni należy dowiązać do stanu istniejącego.
- Z uwagi na konieczność dowiązania się wysokościowo do istniejącego zagospodarowania terenu należy na bieżąco wraz z postępem prac weryfikować rzędne wysokościowe projektowanych nawierzchni.
- Szczegółowy zakres regulacji wysokościowych istniejących nawierzchni będzie wynikać z dowiązania sytuacyjnego i wysokościowego, wykonawca ma obowiązek wykonać regulację wysokościową w zakresie niezbędnym do prawidłowego korzystania z przestrzeni publicznej.
- Wykonawca ma obowiązek odtworzyć wszystkie elementy zagospodarowania terenu, podlegające demontaży czy rozbiórce z uwagi na przebudowę infrastruktury technicznej poza obrębem jezdni, np. chodniki powierzchnie trawiaste itp.
- Prace ziemne w obrębie sieci prowadzić **wyłączenie ręcznie** z zachowaniem szczególnej ostrożności.
- Przed przystąpieniem do prac budowlanych wykonawca ma obowiązek wykonać przekopy próbne nad sieciami celem potwierdzenia ich lokalizacji sytuacyjnej i wysokościowej,
- Wykonawca robót budowlanych ma obowiązek zapoznać się z dokumentacją projektową na etapie postępowania przetargowego.
- W przypadku uszkodzenia w trakcie robót budowlanych istniejących sieci, za ich naprawę odpowiada wykonawca robót budowlanych
- Wykonawca przed przystąpieniem do robót budowlanych ma obowiązek zapoznać się ze wszystkimi uzgodnieniami i zawartymi w nich uwagami.

Projektant branży drogowej:

mgr inż. Łukasz Dawidowski
upr. Nr POM/0338/PBD/18

Zał. Nr 1 – wzór bariery U-12a

Bariera U-12a

FORMA I MATERIAŁY

- Wysokość po zamontowaniu: 110 cm.
- Malowana proszkowo na kolor **RAL 7016**, w wykończeniu mat struktura.
- Wszystkie ostre krawędzie konstrukcji stalowej, należy zeszlifować przed cynkowaniem, tak aby nie stanowiły zagrożenia.

MONTAŻ

- Montowana poprzez fundamentowanie.

