



EURO-ALIANS

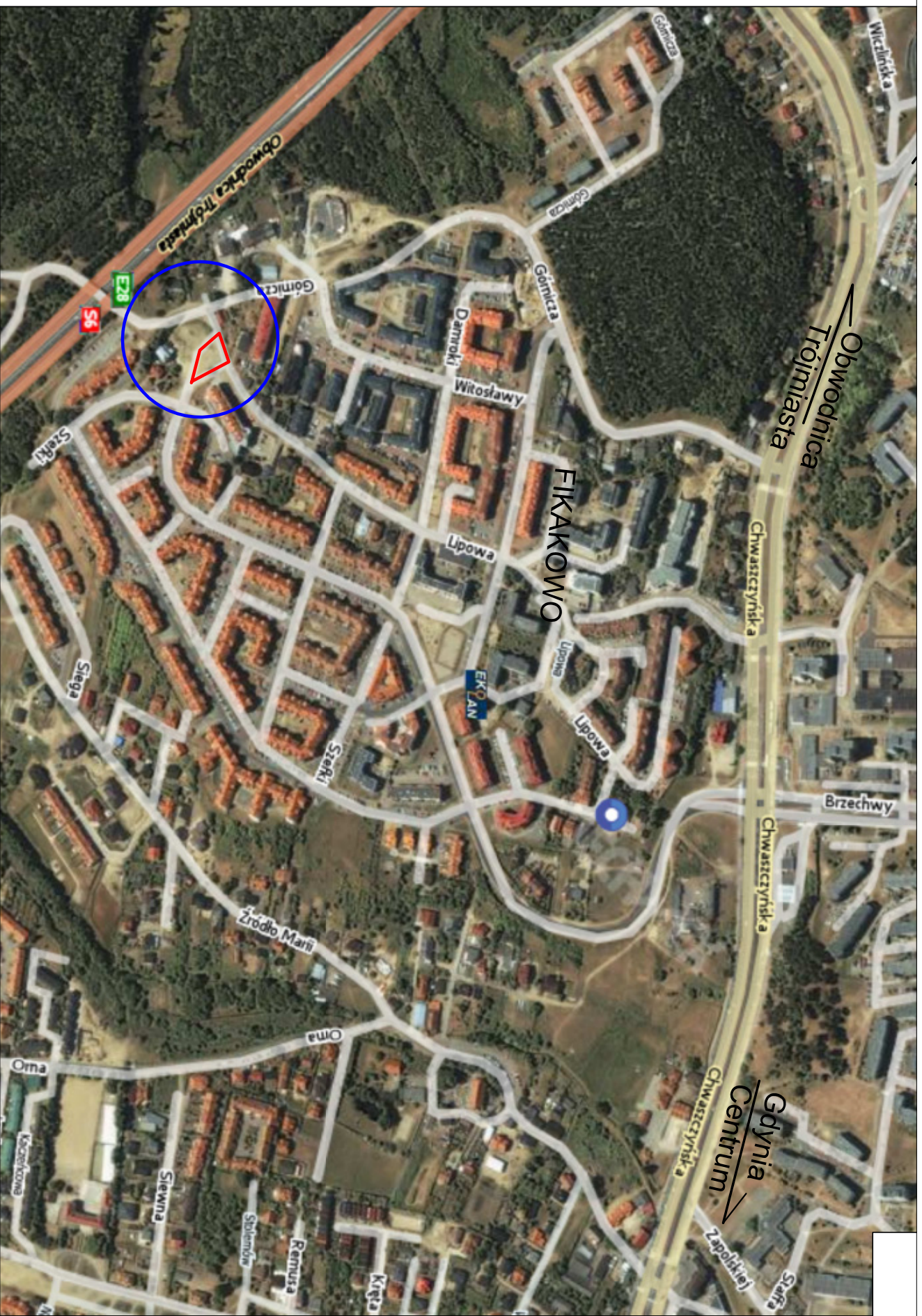
PRACOWNIA PROJEKTOWA Sp. z o.o.

80-288 Gdańsk
NIP:584-10-24-355
biuro@euroaliants.pl

ul. Maruszówny 2 pawilon 22
Regon: 008048696

tel: 058-345 87 09
fax: 058-345 87 13

Stadium:	PROJEKT WYKONAWCZY									
Inwestycja:	BUDOWA SIECI TRAKCYJNEJ TROLEJBUSOWEJ W CIĄGU ULICY GRYFA POMORSKIEGO WRAZ Z BUDOWĄ PĘTLI TROLEJBUSOWEJ I PRZEBUDOWĄ OŚWIETLENIA NA OSIEDLU FIKAKOWO W GDYNI									
Branża:	TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU									
Inwestor:	Gmina Miasta Gdyni Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54 81- 382 Gdynia									
Umowa:	KB/612/UP/162/W/2008 z dn.14.11.2008r.									
Zespół Projektowy:						Nr uprawnień			Podpis:	
Opracował:	mgr Mateusz Dudek					-				
Egzemplarz:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Załącznik	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
UWAGA: Wykorzystywanie niniejszego opracowania do innych celów niż określone we wstępie – zastrzeżone! Opracowanie chronione ustawą „O prawie autorskim i prawach pokrewnych” z dnia 04.02.1994 r. (Dz. U. Nr 24 poz. 83 z dnia 23.02.1994 r. Kopiowanie w całości lub w części bez zgody autora zabronione!										



ORIENTACJA Rys. nr 1.0

— zakres objęty inwestycją

OPIS DO PROJEKTU WYKONAWCZEGO TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Budowa sieci trakcyjnej trolejbusowej w ciągu ul. Gryfa Pomorskiego wraz z budową pętli trolejbusowej i przebudową oświetlenia na osiedlu Fikakowo w Gdyni

1. Przedmiot opracowania

Dokumentacja projektowa została opracowana na podstawie umowy nr KB/612/UP/162/W/2008 z dnia 14.11.2008 r. zawartej pomiędzy Gminą Miasta Gdyni a Pracownią Projektową Euro-Alians sp. z o.o. w Gdańsku.

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa ulicy Gryfa Pomorskiego o pętlę trolejbusową wraz z przebudową i budową elementów infrastruktury technicznej w zakresie niezbędnym, wynikającym z przebudowy układu drogowego.

2. Zakres opracowania

W ramach inwestycji przewiduje się:

- budowę pętli trolejbusowej;
- przebudowę jezdni;
- budowę skrzyżowania typu prostego;
- przebudowę chodników;
- budowę ścieżki rowerowej;
- wykonanie przejść dla pieszych z płytkami fakturowanymi (dla niewidomych);
- budowę trakcji trolejbusowej;
- przebudowę i budowę oświetlenia;
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego;
- wycinkę zieleni wysokiej i niskiej;
- przebudowę istniejącego uzbrojenia obejmującego:
 - kanalizację deszczową;
 - urządzenia elektroenergetyczne;
 - wodociąg;
 - urządzenia teletechniczne.

Łączna długość przebudowywanej ul. Gryfa Pomorskiego wynosi **82,00 m.**

Łączna długość przebudowywanej ul. Górniczej wynosi **34,00 m.**

Łączna długość przebudowywanej ul. Lipowej wynosi **110,00 m.**

3. Podstawa prawna opracowania

Materiałami wyjściowymi do projektowania były:

- umowa wraz ze szczegółowym opisem zamówienia;
- mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych;
- wizja lokalna i inwentaryzacja fotograficzna;

- dokumentacja geotechniczna;
- ustalenia z zamawiającym.

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

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. nr 43, poz. 430 z dnia 14 maja 1999 r.
- Wytyczne projektowania dróg i ulic
- Instrukcja badań podłoża gruntowego budowli drogowych i mostowych – Warszawa 1998r.
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych – Centralne Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt” – Warszawa 1979-1982;
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych – Instytut Badawczy Dróg i Mostów – Zarządzenie nr 6 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych;
- Pomiar ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 roku
- Założenia do prognoz ruchu GDDKiA z dnia 15.03.2007 r., w tym:
- Załącznik 1 z dnia 14 marca 2007 r. – „Prognozy wskaźnika wzrostu PKB na okres 2007-2037 do celów planistyczno-projektowych dla dróg krajowych”;
- Załącznik 2 z dnia 14 marca 2007 r. – „Zasady prognozowania wskaźników wzrostu ruchu wewnętrznego na okres 2007-2037 na sieci drogowej do celów planistyczno-projektowych”
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.99.43.430);
- Inne instrukcje, normatywy i wytyczne obowiązujące w budownictwie drogowym.

4. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Obszar zadania znajduje się w dzielnicy Fikakowo w ciągu ulicy Gryfa Pomorskiego od skrzyżowania z ulicą Waleriana Szeferki do skrzyżowania z ulicą Lipową i Górniczą. Przedmiotowy odcinek Gryfa Pomorskiego stanowi dojazd do zabudowań jedno i wielorodzinnych. Jezdnia ulicy Gryfa Pomorskiego w miejscu projektowanej pętli trolejbusowej posiada nawierzchnię tymczasową z płyt YOMB. Północny wlot ulicy Lipowej posiada nawierzchnię z kostki betonowej, natomiast jezdnia wlotu południowego biegnącego na dalszym odcinku nad Obwodnicą Trójmiasta wykonana jest z betonu asfaltowego. Nawierzchnia ulicy Górniczej wykonana jest z płyt YOMB, szerokość jezdni wynosi 3,8 m. Obszar na którym projektowane jest skrzyżowanie oraz pętla trolejbusowa stanowią w znacznym stopniu nieużytki.

W obrębie pętli nie ma wyodrębnionej ścieżki rowerowej oraz chodnika.

W obrębie pętli występują pojedyncze drzewa i krzewy.

5.0 Projektowane zagospodarowanie terenu

5.1. Funkcja pętli trolejbusowej

Pętla trolejbusowa na końcu ulicy Gryfa Pomorskiego będzie węzłem o znaczeniu lokalnym służącym jedynie mieszkańcom osiedla Fikakowo. Wykonanie odrębnych stanowisk dla osób

wysiadających i wsiadających, a także zastosowanie stanowisk dla postoju wyrównawczego usprawni ruch pojazdów transportu zbiorowego, poprawi bezpieczeństwo i komfort jazdy podróżnych.

6. PROJEKTOWANE OZNAKOWANIE TYMCZASOWE

Projektowana organizacja ruchu tymczasowego została podzielona na odcinki robocze i pozwala wykonać je bez większych zakłóceń w istniejącym ruchu pieszym i obsłudze mieszkańców.

ETAP 1

Etap obejmuje budowę części pętli, która znajduje się poza obecnym układem drogowym. Wszystkie wloty zostały oznakowane znakami A-14 i A-12b/c. Strefa robót została odgrodzona zaporą U-20a. Przy krawędzi jezdni ustawiono dodatkowo U-21a/b, pas jezdni został zawężony do 3.0m.

ETAP 2

Etap ten obejmuje budowę pozostałej części pętli – ulicę Lipową wraz z chodnikiem dla pieszych. Wszystkie wloty zostały oznakowane znakami A-14 i A-12a/b/c. Strefa robót została odgrodzona zaporą U-20a. Przy krawędzi jezdni ustawiono dodatkowo U-21a/b, pas jezdni został zawężony do 3.0m. Wytyczono tymczasowe przejścia dla pieszych, które zostały oznakowane znakami D-6. Dla pojazdów wyjeżdżających z osiedla ustawiono tablicę kierującą U-3d wraz ze znakiem B-1 oraz światłami koloru czerwonego.

Dla pojazdów jadących wiaduktem nad Obwodnicą Trójmiasta w kierunku pętli, ustawiono tablice U-3d oraz U-3c wraz ze znakiem B-1 i światłami koloru czerwonego. Należy zwrócić szczególną uwagę na wydzielenie strefy ruchu pieszego od pojazdów na fragmencie ulicy Górniczej. W tym celu przewidziano wydzielenie tymczasowego fragmentu ciągu pieszego (szerokości 1.5m), który należy oddzielić od ruchu pojazdów separatorami betonowymi.

ETAP 3

W Etapie 3 przewidziano roboty na części ulicy Gryfa Pomorskiego. Dojazd do osiedla odbywa się po nowym odcinku ul. Lipowej. Wszystkie wloty zostały oznakowane znakami A-14 i A-12b/c. Strefa robót została odgrodzona zaporą U-20a. Przy krawędzi jezdni ustawiono dodatkowo U-21a/b, pas jezdni został zawężony do 3.0m. Wytyczono tymczasowe przejścia dla pieszych, które zostały oznakowane znakami D-6. Wjazd na zamknięty fragment ulicy Gryfa Pomorskiego został zamknięty tablicami pojedynczymi U-20b wraz ze znakiem B-1 i światłami koloru czerwonego. Dodatkowo ustawiono tablicę kierującą ze światłami koloru żółtego oraz znakiem C-10. Ustawiono również znaki zakazu B-21 przed skretem w zamkniętą część ulicy Gryfa Pomorskiego. Ustawiono znaki A-7 wraz z tabliczką T-6c oraz D1 z tabliczką T-6a, informujące o przebiegu drogi z pierwszeństwem.

7. WYSTĘPUJĄCE ZAGROŻENIA I UTRUDNIENIA NA POSZCZEGÓLNYCH ODCINKACH ROBÓT

Zagrożenia mogą wynikać z dostępu osób postronnych bądź dzieci w strefy robót. W okresie trwania robót budowlanych, składowania sprzętu mechanicznego i materiałów, odcinki robót powinny być dozorowane.

Kierownictwo budowy zobowiązane jest do sporządzenia Planu BIOZ. Na zaporach drogowych należy umieścić tablice ostrzegawcze BHP. Miejsce robót powinno być oświetlone.

W mediach należy umieścić informacje o prowadzonych robotach i utrudnieniach w ruchu pieszym. W przypadku konieczności udostępnienia pieszym przejścia nad wykopami, Projektant sugeruje zastosowanie kładek dla pieszych.

8. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA TYMCZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Tymczasową organizację ruchu wprowadzić krótko przed rozpoczęciem robót na poszczególnych odcinkach roboczych z jej komisyjnym odbiorem.

9. WYTYCZNE REALIZACYJNE

- realizacja robót musi być prowadzona zgodnie z warunkami uzyskanych opinii i uzgodnień;
- prowadzenie robót na terenach wewnętrznych wymaga uzyskania zgody zarządcy terenu;
- Wykonawca jest zobowiązany zapewnić ciągłość dojazdów i dojść do posesji oraz ciągłość ruchu pieszego;
- w przypadku konieczności kierowania ruchem przez osoby – powinny one posiadać stosowne uprawnienia;
- Wykonawca robót jest zobowiązany czuwać nad zgodnością oznakowania ustawionego na drodze z oznakowaniem projektowanym i w razie wykrycia niezgodności niezwłocznie dokonać niezbędnych poprawek;
- po zakończeniu prac na danym odcinku Wykonawca robót drogowych udostępni ten odcinek ulicy dla ruchu kołowego i pieszego.

ZA CAŁOŚĆ OZNAKOWANIA I ZABEZPIECZENIA ROBÓT W TRAKCIE ICH PROWADZENIA ODPOWIADA KIEROWNIK BUDOWY.

10. MATERIAŁY DO ZNAKÓW

Tablice znaków należy wykonać z blachy ocynkowanej, znaki zaś z folii odblaskowej typu 2 o wymiarach zgodnych z grupą wielkości „duże” według Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2003.220.21). Materiały na znaki winny posiadać aktualną aprobatę techniczną IBDiM oraz posiadać znak „B”. Lico znaków powinno być wolne od zarysowań i uszkodzeń. Znaki należy umieszczać na wysokości min. 2,0 metra nad jezdnią licząc od dolnej krawędzi znaku.

Opracował :

mgr. Mateusz Dudek

OPINIE, UZGODNIENIA



Komendant Miejski Policji
w Gdyni

Gdynia, dn. 12.01.2013r

Nasz znak: Rd.5321-236/2012

EURO-ALIANS
Pracownia Projektowa Sp. z o.o.
ul. Marusarzówny 2 pawilon 22
80-288 Gdańsk

Działając na mocy § 7 ust. 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. (Dz. U.03.177.1729) w odpowiedzi na pismo L.dz.534/GDY/MJD/12 z dnia 18.12.2012r dotyczące projektu tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy pętli trolejbusowej na Osiedlu Fikakowo informuję co następuje.

Komenda Miejska Policji w Gdyni dokonała analizy przesłanej propozycji tymczasowej organizacji ruchu i opiniuje go pozytywnie pod warunkiem uzupełnienia w Etapie 3, tabliczki z rzeczywistym przebiegiem drogi z pierwszeństwem pod znakiem A-7 na ul. Lipowej. W załączeniu odsyłam 1 egzemplarz otrzymanego projektu.

Wykonano 2 egzemplarze
1 - adresat
2 - a/a
SD

ZASTĘPCA
KOMENDANTA MIEJSKIEJ POLICJI

nadkom. Marcin Warykusz

UKR.7220.126.2013.MK.BG. 2012

Gdynia, dn. 29.03.2013 r.

EURO-ALIANS
Pracownia Projektowa Sp. z o.o.
ul. Marusarzówny 2 pawilon 22
80-288 Gdańsk

Dot. tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy sieci trakcyjno- trolejbusowej w ciągu ul. Gryfa Pomorskiego wraz z budową pętli trolejbusowej na Osiedlu Fikakowo w Gdyni.

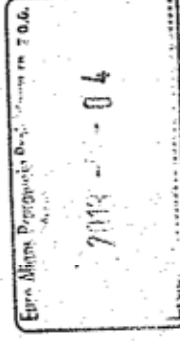
Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni zatwierdza projekt tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy sieci trakcyjno- trolejbusowej w ciągu ul. Gryfa Pomorskiego wraz z budową pętli trolejbusowej na Osiedlu Fikakowo w Gdyni.

Inwestor przed przystąpieniem do robót, zobowiązany jest załatwić wszelkie formalności związane z zajęciem pasa drogowego zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego / Dz. U Nr 140 poz. 1481 z 2004 r./.

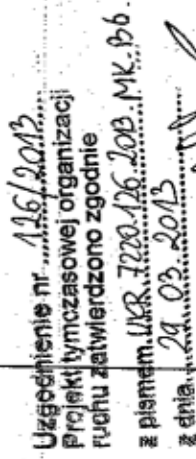
Z up. Prezydenta Miasta Gdyni

mgr inż. Stefan Benkowski
Kierownik Działu Dróg ZDIZ

W załączeniu:
legzemplarz w/w projektu









~~mgr inż. Stefa. Winkowski~~
Kierownik Działu 01-02-03 ZDIZ

Klasa techniczna	- Z (ul. Gryfa Pomorskiego) - L (ul. Gómicza i Lipowa)
prędkość projektowa	- 40 km/h
szerokość pasa ruchu	- zmienna
szerokość chodnika	- 2,0 m - 3,0 m
szerokość ścieżki rowerowej	- 2,0 m
kategoria ruchu	- KR2
obciążenie	- 115 KN/oś

Ścieżka rowerowa oddzielona od chodnika opaską z kostki betonowej koloru grafitowego.

Umowa nr: XB812JUB/162/NV2008 z dn. 14.11.2008 r. Inwestor: Gmina Miasto Gdyni			<p>EURO-ALIANS Pracownia Projektowa SP. Z O.O.</p>		80-288 Gdańsk
Nazwa projektu:	<p>"BUDOWA PĘTLI TROLEJBUSOWEJ WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ I BUDOWĄ OŚWIETLANIA NA OSIEDLU FIKAKOWO W GDYNI (ETAP I)"</p>				
Nazwa rysunku:	TYMCASOWA ORGANIZACJA RUCHU - ETAP 2		Skala:	Nr rys.	
			1:500	2.0	
Opracował:	linię i nazwisko: mgr Mateusz Dudek		Numer uprawnień:		Podpis: 



LEGENDA:

- projektowane oznakowanie tymczasowe
- oznakowanie pionowe istniejące
- oznakowanie pionowe istniejące do zasłonięcia na czas robót
- ruchome urządzenia BRD
- projektowany krawężnik bet. 15x30 cm o odkryciu 12 cm
- projektowany krawężnik bet. 15x30 cm, zaniżony, o odkryciu od 0 cm do 5 cm (wg rys. 2.0 "Przekroje konstrukcyjne")
- drzewo do wycinki
- projektowana ściana przystankowa o wym. 1.5m x 4.5m

Uzgodnienie nr 126/2013
 Projekt tymczasowej organizacji
 ruchu zatwierdzono zgodnie
 z pismem UKR.720.126.2013.MK.06.
 z dnia 29.03.2013



Z up. Prezydenta Miasta Gdyni
 mgr inż. Sławomir Benkowski
 Kierownik Działu Drog ZDZ

DANE TECHNICZNE:

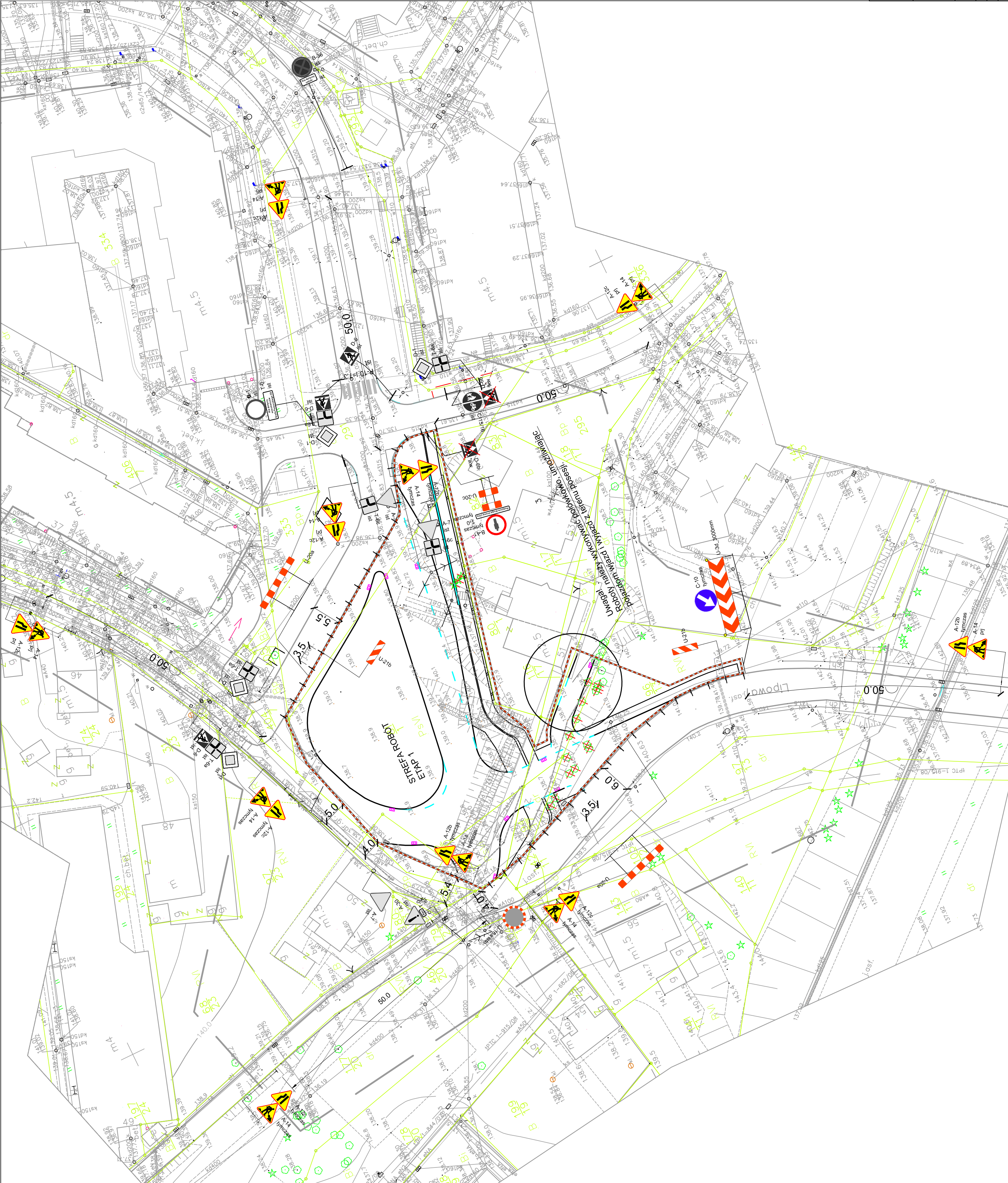
- Klasa techniczna
- Z (ul. Gryfa Pomorskiego)
 - L (ul. Gómicza i Lipowa)
 - 40 km/h
 - zmienna
 - 2,0 m - 3,0 m
 - 2,0 m
 - KR2
 - 115 KN/05
- prędkość projektowa
- szerokość pasa ruchu
- szerokość chodnika
- szerokość ścieżki rowerowej
- kategoria ruchu
- obciążenie

Uwaga:

Ścieżka rowerowa oddzielona od chodnika opaską z kostki betonowej Kolbru grafitowego.

Umowa nr: KB/612/UP/162/MiG/2008 z dn. 14.11.2008 r. Inwestor: Gmina Miasta Gdyni	 EURO-ALIANS Pracownia Projektowa sp. z o.o. ul. Maruszewski 2 paw. 22 80-288 Gdańsk
Nazwa projektu:	"BUDOWA PĘTLI TROLEJBUSOWEJ WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ I BUDOWĄ OŚWIETLANIA NA OSIEDLU FIKAKOWO W GDYNI (ETAP I)"
Nazwa rysunku:	TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU - ETAP 3
Opracował:	Inicjator i nazwisko: mgr Mateusz Dudok
	* Skala: 1:500
	Nr rys. 3.0
	Podpis: 

CZĘŚĆ RYSUNKOWA



LEGENDA:


- projektowane oznakowanie tymczasowe
- oznakowanie pionowe istniejące
- oznakowanie pionowe istniejące do zasłonięcia na czas robót
- ruchome urządzenia BRD
- projektowany krawężnik bet. 15x30 cm o odkryciu 12 cm
- projektowany krawężnik bet. 15x30 cm, zaniżony, o odkryciu od 0 cm do 5 cm (wg rys. 2.0 "Przekroje konstrukcyjne")
- drzewo do wycinki
- projektowana wiatła przystankowa o wym. 1,5m x 4,5m

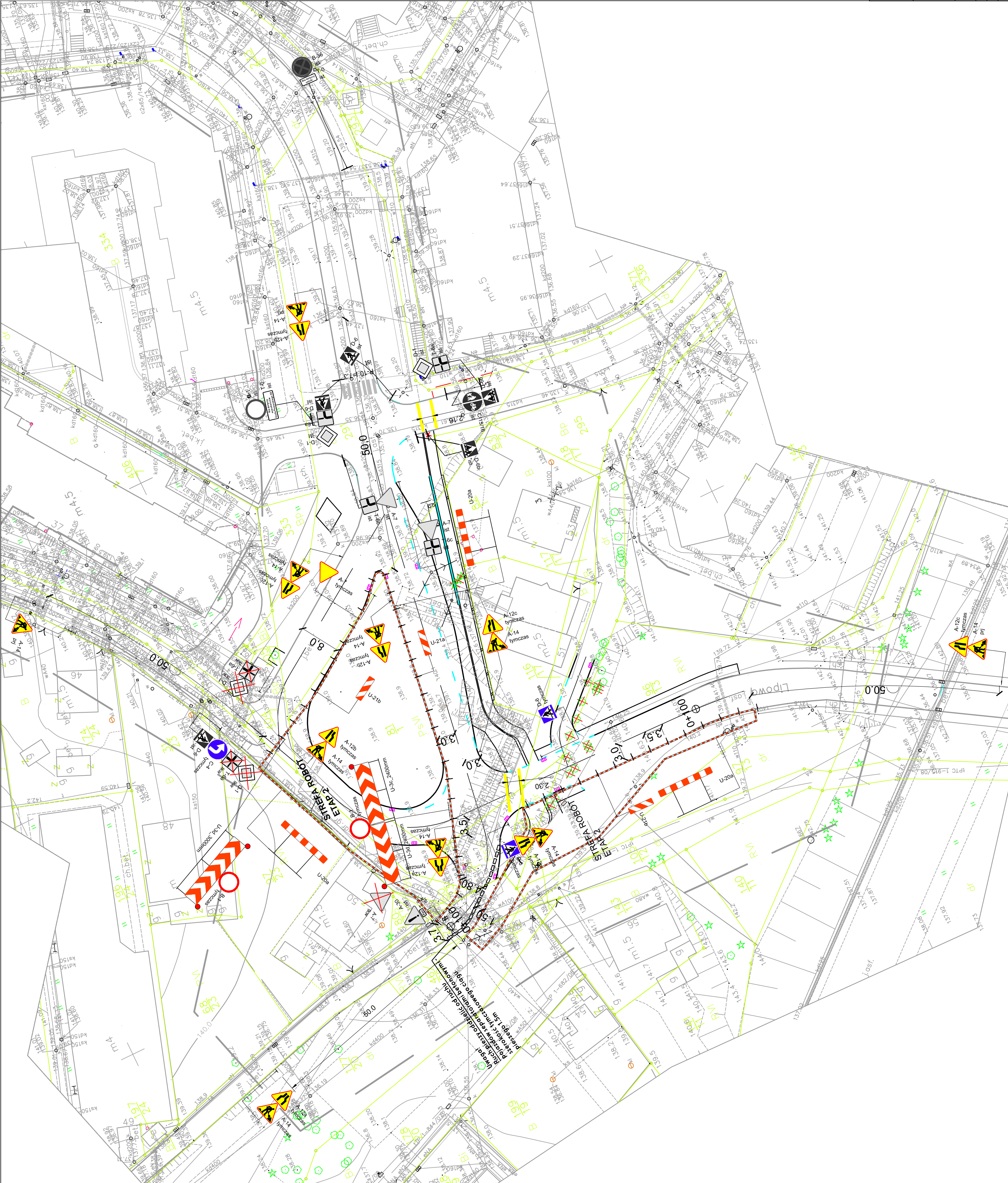
DANE TECHNICZNE:

- Klasa techniczna
- Z (ul. Gryfa Pomorskiego)
 - L (ul. Górnicza i Lipowa)
- prędkość projektowa
- 40 km/h
- szerokość pasa ruchu
- zniżenna
- szerokość chodnika
- 2,0 m - 3,0 m
- szerokość ścieżki rowerowej
- 2,0 m
- kategoria ruchu
- KR2
- obciążenie
- 115 kN/m²

Uwaga:

Scieżka rowerowa oddzielona od chodnika opaską z kostki betonowej koloru grafitowego.

 Pracownia Projektowa	EURO-ALIANS sp. z o.o. ul. Mariuszewski 2 paw. 22 80-298 Gdańsk	
	"BUDOWA PĘTLI TROLEJBUSOWEJ WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ I BUDOWĄ OŚWIEŚCZENIA NA OSIEDLU FIKAKOWO W GDYNI (ETAP I)"	
Nazwa projektu:	TYMCZASOWA ORGANIZACJA	
Nazwa rysunku:	Imię i nazwisko: mgr Mateusz Dursk	
Opracował:		
Nr rys. 1.0		Podpis:
1:500		Skala:
		Nr rys. 1.0



LEGENDA:


- projektowane oznakowanie tymczasowe
- oznakowanie pionowe istniejące
- oznakowanie pionowe istniejące do zastąpienia na czas robót
- ruchome urządzenia BRD
- projektowany krawężnik bet. 15x30 cm o odkryciu 12 cm
- projektowany krawężnik bet. 15x30 cm, zanizony, o odkryciu od 0 cm do 5 cm (wg rys. 2.0 "Przekroje konstrukcyjne")
- drzewo do wycinki
- projektowana wiatła przystankowa o wym. 1,5m x 4,5m
- separator betonowy

DANE TECHNICZNE:

- Klasa techniczna
- Z (ul. Gryfa Pomorskiego)
 - L (ul. Górnicza i Lipowa)
 - 40 km/h
 - zmienna
 - szerokość pasa ruchu
 - szerokość chodnika
 - 2,0 m - 3,0 m
 - 2,0 m
 - szerokość ścieżki rowerowej
 - 2,0 m
 - KR2
 - obciążenie
 - 115 KNOś

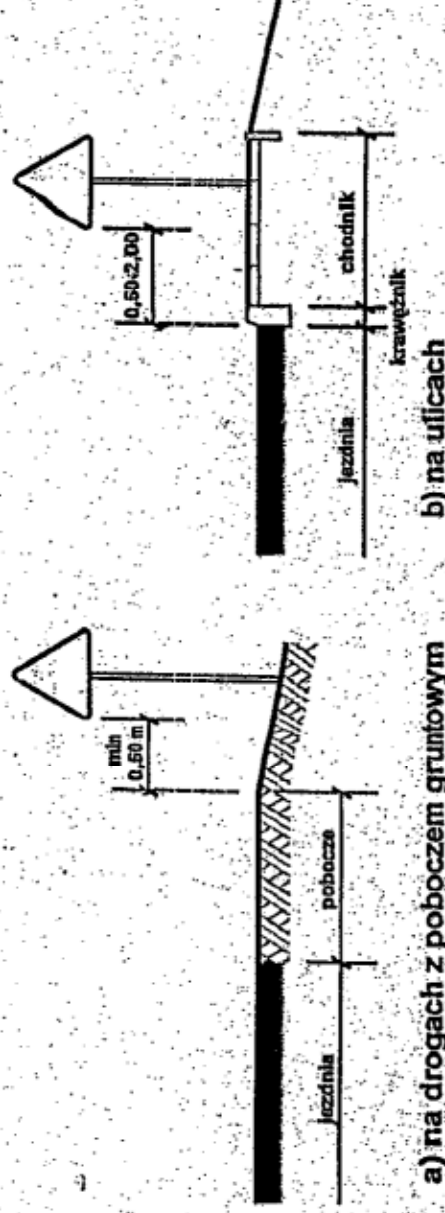
Uwaga:

Ścieżka rowerowa oddzielona od chodnika opaską z kostki betonowej koloru grafitowego.

Umowa nr: KB612/JP/162/W/2008 z dn. 14.11.2008 r.		EURO-ALIANS Pracownia Projektowa Sp. z o.o.	85-288 Gdańsk
Investor: Gmina Miasta Gdyni	ul. Maruszewski 2 paw. 22		
Nazwa projektu:	"BUDOWA PĘTLI TROLEJBUSOWEJ WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ I BUDOWĄ OŚWIETLENIA NA OSIEDLU FIKAKOWO W GDYNI (ETAP I)"		
Nazwa rysunku:	TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU - ETAP 2	Skala: 1:500	Nr rys. 2.0
Opracował:	Imię i nazwisko: mgr Mateusz Dudek	Numer uprawnień:	Podpis:

Wzory ustawienia znaków drogowych

1. Odległość znaków od krawędzi jezdni

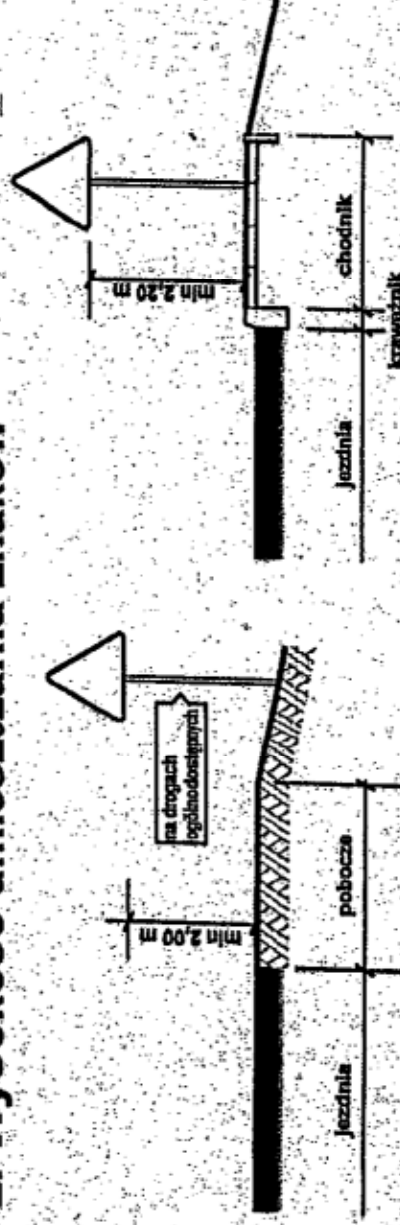


UWAGA!

W przypadku, gdy warunki terenowe nie pozwalają na umieszczenie znaku poza koroną drogi, znak powinien być umieszczony, na drogach z poboczami gruntowymi - na poboczu w odległości nie mniejszej niż 0,5m od krawędzi jezdni.

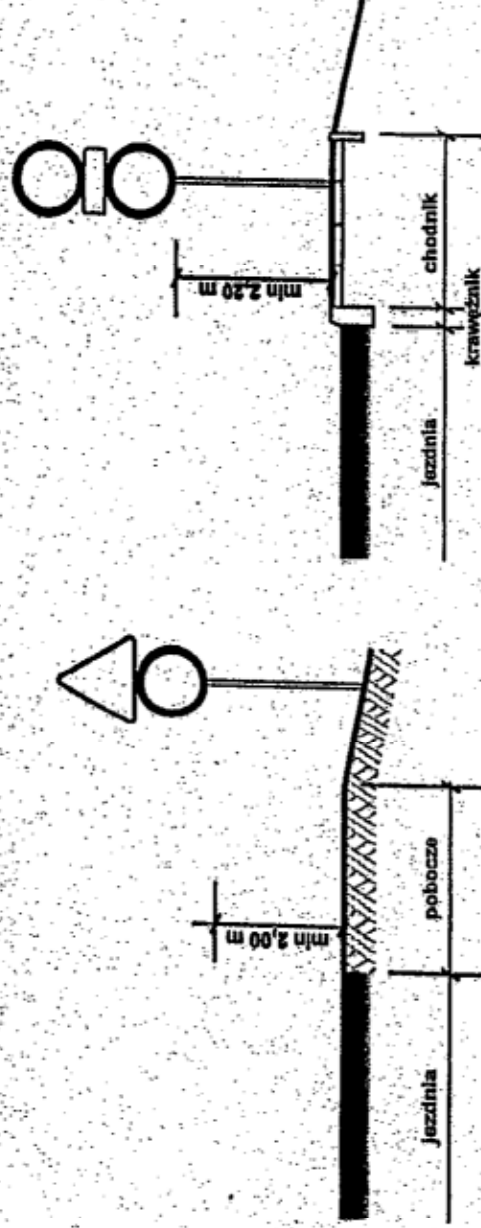
W przypadku szerokiego nasypu znaki można umieszczać w odległości nie większej niż 5m od krawędzi jezdni.

2. Wysokość umieszczania znaków



a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach.

b) kategorii A, B, C, D, F, G na ulicach



UWAGA!

Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się znaki o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na tej drodze /lub ulicy/ czyli znaki z grupy wielkości "duże". W grupie tej znaki ostrzegawcze