

Stadium:

PROJEKT BUDOWLANY - PROJEKT ARCHITEKTONICZNO BUDOWLANY

Nazwa zamierzenia budowlanego:

„Budowa miejsc parkingowych przy przystanku Otomino na linii kolejowej nr 229”

Adres obiektu
budowlanego:

Otomino, ul. Do Dworu

Identyfikatory
działek
ewidencyjnych:

220508_5.0013.63, 220508_5.0013.76

Kategoria obiektu
budowlanego:

XXV
Współczynnik wielkości obiektu 1,0

Branża:

DROGOWA

Inwestor:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74 03-734 Warszawa
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni
ul. Morska 24 81-333 Gdynia

Umowa:

Zespół Projektowy:		Specjalność:	Nr uprawnień:	Podpis:
Branża drogowa:	oprac. – inż. Angelika Stankowska		-	
	proj. – mgr inż. Łukasz Dawidowski	drogowa	POM/0338/PBD/18	
	spr. – mgr inż. Marian Werner	drogowa	682/Gd/82	

Kwiecień 2024

Egzemplarz	1	2	3						
Załącznik	1	2	3	4	5	6			

Zawartość opracowania

Zawartość opracowania	2
A. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH	3
B. Opis techniczny	10
1.1. Inwestor	10
1.2. Zakres opracowania	10
1.3. Podstawa opracowania	10
1.4. Istniejący stan zagospodarowania terenu	10
1.5. Zieleni istniejąca	11
1.6. Warunki gruntowo wodne	11
1.7. Projektowane zagospodarowanie terenu	13
1.8. Projektowane rozwiązania drogowe	13
1.9. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	16
1.10. Rozbiórki	16
1.11. Zabezpieczenie uzbrojenia i infrastruktury terenu	16
1.12. Uwagi	17
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	18
Rys. 1 Plan orientacyjny	
Rys. D-02 Plan sytuacyjny	
Rys. D-03 Profil podłużny	
Rys. D-04 Przekroje normalne	

A. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH

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, projekt zagospodarowania terenu, projekt techniczny):

„Budowa miejsc parkingowych przy przystanku Otomino na linii kolejowej nr 229”.

zlokalizowany na działkach:

działki nr: 63, 76

Jednostka ewidencyjna: 220508

Obręb ewidencyjny: 0013

dla Inwestora:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74 03-734 Warszawa
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni
ul. Morska 24 81-333 Gdynia

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.

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



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-TGR-CI7-ESN *

Pan Łukasz Jan Dawidowski o numerze ewidencyjnym POM/BD/0070/19
adres zamieszkania ul. K.Szymanowskiego 18/28, 80-280 Gdańsk
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.

Urząd Projektowy
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

p r o 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. zarz. 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. Filtrów nr 57, za pośrednictwem WZGP w Gdańsku w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Wszczęto opłatę skarbową

zł. 36,-

Słownie: trzydzieści sześć złotych
Znaczkami skarbowymi na
wniosku, oryginał, odpis.

dnia 20.03.1982

po podpis

Z UP. WOJEWODY
ZASTĘPCA DYREKTORA
(podpis 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 ul.Krzywa 9, 80-553 Gdańsk
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 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.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



B. Opis techniczny

1.1. Inwestor

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74 03-734 Warszawa
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni
ul. Morska 24 81-333 Gdynia

1.2. Zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany branży drogowej dla zadania pn: „Budowa miejsc parkingowych przy przystanku Otomino na linii kolejowej nr 229”.

Lokalizacja inwestycji: obręb 0013, działki nr 63, 76

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

1.3. Podstawa opracowania

- zlecenie ZUK Sp. z o. o.,
- wizja lokalna,
- mapa do celów informacyjnych w skali 1:500,
- program funkcjonalno-użytkowy (PFU),
- 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),
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2024r. poz. 320 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2023r. poz. 1047),
- 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,
- Inne instrukcje, normatywy i wytyczne obowiązujące w budownictwie drogowym.

1.4. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Lokalizacja terenu, na którym planuje się realizację inwestycji została wskazana na rysunku nr 1 – plan orientacyjny. Jest to obszar o powierzchni ok. 0,18 ha. W obecnym stanie na terenie kolejowym znajduje się przejazd kolejowy z nawierzchni z płyt małogabarytowych, który został wybudowany wraz z peronem kolejowym w ramach inwestycji pn.: „Przygotowanie linii kolejowych nr 234 na odcinku Kokoszki – Stara Piła oraz nr 229 na odcinku Stara Piła – Glinicz jako trasy objazdowej na czas realizacji projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”. W ramach powyższej inwestycji wykonane zostały również rowy odwadniające.

W stanie istniejącym występuje nawierzchnia jezdni ul. Do Dworu z płyt yomb. Na terenie przyległym występują istniejące rowy oraz zjazdy na terenie przyległe do działek objętych opracowaniem. Istniejące rowy przebiegające wzdłuż ul. Do Dworu odprowadzają wody opadowe z jezdni. Brak na tym terenie utwardzonego chodnika oraz ścieżki dla rowerów. Natomiast na obszarze projektowanego parkingu występuje nawierzchnia nieutwardzona. Teren ten nie jest w żaden sposób zagospodarowany.

Na terenie, na którym będą prowadzone roboty budowlane, nie zidentyfikowano obszarów, które są wpisane do rejestru zabytków lub podlegają innej ochronie konserwatorskiej.

Na podstawie podkładu geodezyjnego, w obrębie planowanych prac projektowych stwierdzono występowanie następujących sieci uzbrojenia terenu: sieć wodociągowa, gazowa, teletechniczna, elektroenergetyczna oraz sieci sterowania ruchem kolejowym.

1.5. Zieleń istniejąca

W trakcie wizji lokalnej na przedmiotowym obszarze nie stwierdzono kolizji zieleni z projektowanym układem drogowym.

1.6. Warunki gruntowo wodne

Grunty występujące w podłożu omawianego terenu różnią się genezą, litologią i wartościami parametrów geotechnicznych. Zgodnie z normą PN-81/B-03020 podzielono je na warstwy geotechniczne.

Nasypu niekontrolowanego nie objęto podziałem na warstwy, nie jest to grunt budowlany.

Wydzielono następujące warstwy geotechniczne:

Warstwa geotechniczna I

- Piasek gliniasty próchniczny przewarstwiony piaskiem drobnym próchnicznym. Występuje w stanie na granicy stanu plastycznego i miękkoplastycznego. Symbol konsolidacji C, o średnim stopniu plastyczności $IL=0,50$

Grupa nośności G4

Warstwa geotechniczna Ia

- Piasek gliniasty, pył piaszczysty. Grunty te występują w stanie plastycznym oraz w stanie na granicy stanu plastycznego i twardoplastycznego. Symbol konsolidacji B, o średnim stopniu plastyczności $IL=0,35$

Grupa nośności G4.

Warstwa geotechniczna IIa

- Piasek drobny, piasek pylasty, średniozagęszczony, wilgotny o średnim stopniu zagęszczenia $ID=0,45$

Grupa nośności G1.

Wnioski geotechniczne

- Jak wynika z przeprowadzonej analizy wykonanych badań terenowych, **warunki geotechniczne w badanym rejonie są proste**. Warstwy gruntu są jednorodne genetycznie, litologicznie i zalegają równolegle.

- **kategoria geotechniczna – I,**

- W podłożu projektowanej drogi występują grunty, które podzielono na grupy nośności podłoża pod nawierzchnie oraz pod względem wysadzinowości:

Grunty warstw geotechnicznych I, Ia

Wysadzinowość – grunty wysadzinowe.

Grunty zalicza się do grupy nośności G4.

Grunty warstwy geotechnicznej IIa

Wysadzinowość – grunty niewysadzinowe

Grunty zalicza się do grupy nośności G1

- Nasyp niekontrolowany oraz grunt warstwy I – tj. piasek gliniasty próchniczny, w stanie na granicy stanu plastycznego i miękkoplastycznego jest to grunt słabonośny. W/w grunty należy usunąć spod projektowanej nawierzchni parkingu i zastąpić nasypem budowlanym odpowiednio zagęszczonym.

- Grunty niespoiste warstwa IIa – piaski drobne i piaski pylaste w stanie średniozagęszczonym **są gruntami odpowiednimi do posadowień bezpośrednich** na dowolnych głębokościach w zależności od wymogów technologicznych i założeń projektowych.

- Grunty spoiste twardoplastyczne (nasyp w punkcie nr 2) są to grunty nośne. Mogą one po zawilgoceniu powodować wysadzinę. Bezpośrednio pod nawierzchnię parkingu należy zastosować grunty przepuszczalne zaliczone do grupy nośności **G1**.

- Grunty spoiste warstwy Ia – piaski gliniaste i pyły piaszczyste występujące w stanie plastycznym oraz w stanie na granicy stanu plastycznego i twardoplastycznego wykazują nieco obniżoną wartość nośności i ich wykorzystanie do posadowienia wymaga przeliczenia zgodnie z postanowieniami normy PN-81/B-03020.

- Woda gruntowa w postaci sączenia występuje w otworze nr 2 na głębokości 1,6 m p.p.t. Z czasem stan tych wód będzie ulegał wahaniom w zależności od pór roku i intensywności opadów atmosferycznych.

- Planowana inwestycja nie wpłynie na zmiany warunków gruntowo-wodnych na przedmiotowych działkach, jak i na działkach sąsiednich.

- Głębokość przemarzania gruntów dla rejonu przeprowadzonych badań wynosi $h_z=1,0$ m.

- Obliczenia statyczne dla posadowienia należy wykonać zgodnie z postanowieniami normy PN-81/B-03020, PN-EN 1997-1:2008 Eurokod 7. Charakterystyczne wartości parametrów geotechnicznych podane w tabelarycznym zestawieniu „Wartości parametrów geotechnicznych: ustalono w oparciu o wymogi normy PN-81/B-03020 zgodnie z pkt. 3.2. na podstawie badań terenowych i prac kameralnych.

- Wszelkie prace ziemne i ewentualne odwodnieniowe powinny być prowadzone szczególnie starannie, zgodnie z wymogami normy PN-B-06050 „Geotechnika. Roboty ziemne. Wymagania ogólne”. Należy przestrzegać następujących zasad:

- roboty ziemne i fundamentowe powinny być wykonywane zgodnie z niniejszą dokumentacją i dokumentacją budowlaną,

- roboty ziemne powinny być wykonywane w takiej kolejności, żeby w każdej fazie robót było zapewnione łatwe i szybkie odprowadzenie wód powierzchniowych, opadowych i gruntowych poza rejon budowy,

- wykopy powinny być chronione przed niekontrolowanym napływem do nich wód pochodzących z opadów oraz przed przemarzaniem gruntów,

- prace odwodnieniowe powinny być tak prowadzone, aby nie następowało wymywanie z podłoża gruntowego drobnych i pylastych frakcji z odwodnionych warstw, gdyż spowoduje to rozluźnienie sypanego podłoża, a co za tym idzie – obniżenie jego nośności.

W przypadku niespełnienia powyższych zasad może dojść do obniżenia parametrów geotechnicznych podłoża gruntowego.

- zwraca się uwagę na występowanie w podłożu przewarstwień tiksotropowych gruntów pylastych, a więc takich, które łatwo ulegają uplastycznieniu pod wpływem ich mechanicznego urabiania wywołanego drganiem pracujących maszyn np.: koparek, walców wibracyjnych itp. Obniżenie stanu plastyczności tych gruntów może nastąpić także w przypadku nawilgocenia odsłoniętych części wykopu.

1.7. Projektowane zagospodarowanie terenu

Planowana inwestycja przewiduje:

- budowę miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów z dróg manewrowych,
- przebudowę ul. Do Dworu,
- budowę chodnika,
- budowę ciągu pieszo-rowerowego,
- budowę oświetlenia,
- budowę monitoringu,
- budowę kanalizacji teletechnicznej,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- budowa zjazdu z ul. Do Dworu,
- wykonanie wiaty rowerowej,
- wykonanie muldy trawiastej,
- wykonanie umocnienia skarpy,
- wykonanie zabezpieczenia sieci podziemnych poprzez nałożenie rur osłonowych,
- przełożenie istniejących płyt drogowych,
- dowiązanie sytuacyjne i wysokościowe do istniejących nawierzchni,
- montaż wygrodzeń i oznakowania.

1.8. Projektowane rozwiązania drogowe

Przyjęte parametry techniczne:

PARAMETR TECHNICZNY	WIELKOŚĆ
Prędkość projektowa	50 km/h
Kategoria ruchu	KR 3
Klasa drogi	L
Szerokość jezdni	5,5 – 7,8 m (dowiązanie do stanu istniejącego)
Szerokość drogi manewrowej	5 m
Szerokość ciągu pieszo-rowerowego	2,5 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 2023r. poz. 645, 760, 1193, 1688, Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych, Ustawy z dnia 7 czerwca 2001r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym zaopatrzeniu ścieków – tekst jednolity Dz. U. z 2023r. poz. 537, 1688 oraz ww Uchwał nr w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości w granicach działek, na których został zaprojektowany.

Konstrukcja projektowanych nawierzchni

Konstrukcję poszczególnych nawierzchni zaprojektowano w oparciu o wykonaną opinie geotechniczną i wymaganą kategorię ruchu KR3.

Projektowana nawierzchnia jezdni:

- W-wa ścieralna – beton asfaltowy AC 11 S, gr. 4 cm,
- W-wa wiążąca – beton asfaltowy AC 16W, gr. 8 cm,
- W-wa podbudowy zasadniczej – mieszanka niezwiązana z kruszywa 0/31,5, gr. 20 cm,
- W-wa mrozochronna – grunt stabilizowany cementem C3/4 gr. 20 cm,
- Podłoże gruntowe G2

Projektowana nawierzchnia ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Do Dworu:

- W-wa ścieralna – mieszanka mineralno-asfaltowa AC 5S koloru czerwonego, gr. 3 cm,
- W-wa wiążąca – beton asfaltowy AC 11W, gr. 4 cm,
- W-wa podbudowy zasadniczej – mieszanka niezwiązana z kruszywa 0/31,5, gr. 30 cm,
- Podłoże gruntowe G2

Projektowana nawierzchnia ciągu pieszo-rowerowego:

- W-wa ścieralna – betonowa kostka brukowa 10x20 cm, koloru szarego, gr. 8 cm,
- Podsypka cementowo - piaskowa 1:3, gr. 4 cm,
- W-wa podbudowy zasadniczej – mieszanka niezwiązana z kruszywa 0/31,5, gr. 20 cm,
- Podłoże gruntowe G2

Projektowana nawierzchnia drogi manewrowej, nawierzchni utwardzonej:

- W-wa ścieralna – betonowa kostka brukowa 10x20 cm, koloru szarego, gr. 8 cm,
- Podsypka cementowo - piaskowa 1:3, gr. 4 cm,
- W-wa podbudowy zasadniczej – mieszanka niezwiązana z kruszywa 0/31,5, gr. 20 cm,
- W-wa podbudowy pomocniczej – grunt stabilizowany cementem C3/4, gr. 15cm
- Podłoże gruntowe G2

Projektowana nawierzchnia miejsc postojowych:

- W-wa ścieralna – płyta ażurowa typu MEBA wypełniona grysem 5mm, gr. 10 cm,
- Podsypka cementowo - piaskowa 1:3, gr. 4 cm,
- W-wa podbudowy zasadniczej – mieszanka niezwiązana z kruszywa 0/31,5, gr. 20 cm,
- W-wa podbudowy pomocniczej – grunt stabilizowany cementem C3/4, gr. 15cm
- Podłoże gruntowe G2

Powyższe konstrukcje należy wykonać na zagęszczonym gruncie o wskaźniku zagęszczenia $I_s=0,97$.

Warstwę nasypów niekontrolowanych należy wymienić na grunt niewysadzinowy o CBR>25% i wodoprzepuszczalności $k \geq 8 \text{ m/dobę}$. Wymianę gruntu oraz jego grubość należy ocenić na budowie podczas wykopu.

Rozwiązania sytuacyjne

W ramach przedmiotowej inwestycji planuje się budowę parkingu dla samochodów osobowych do 3,5t. Zaprojektowano 30 miejsc parkingowych o wym. 2,5x5,0m oraz 2 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych o wym. 3,6x5,0m. Drogę manewrową oraz miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych wykonuje się z kostki betonowej o wym. 10x20cm koloru szarego, natomiast pozostałe miejsca postojowe należy wykonać z płyty ażurowej typu MEBA o gr. 10cm wypełnione grysem 5mm. Nawierzchnię miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych należy pomalować w kolorze niebieskim zgodnie z opracowaniem stałej organizacji ruchu. Przy miejscach postojowych zlokalizowanych od strony torów kolejowych zlokalizowano słupki blokujące U-12c, w odstępie od 1,1m do 1,4m. Na jedno miejsce postojowe przypadają 2 słupki blokujące. Drogę manewrową projektuje się o szerokości łącznej 5m. Parking

zaprojektowano w taki sposób, aby w przyszłości była możliwość dalszej jego rozbudowy na terenie działki nr 76 obręb Otomino.

W ramach opracowania zaprojektowano przejście dla pieszych z przejazdem rowerowym o szerokości łącznej 4,3m. Szczegóły rozwiązania zostały przedstawione w projekcie stałej organizacji ruchu.

Istniejący rów pomiędzy wjazdem na parking a projektowanym chodnikiem należy zasypać. Natomiast za parkingiem przy niecce terenowej zaprojektowano przelew awaryjny za pomocą betonowego koryta ściekowego skarpowego nieuzbrojonego 50/38/20-15cm. Ponadto istniejącą skarpe należy umocnić geokrętą komórkową gr. 10cm. Wzdłuż parkingu od strony skarpy projektuje się betonowe koryto ściekowe trójkątne o wym. 50/50/18-20cm. Ponadto po zachodniej stronie jezdni ul. Do Dworu za projektowanym przejściem dla pieszych i przejazdem rowerowym również zaprojektowano betonowe koryto ściekowe trójkątne 50/50/18-20cm wraz z betonowym korytem ściekowym skarpowym nieuzbrojonym 50/38/20-15cm w celu skierowania wód opadowych na terenie inwestycji. Skarpę wokół wylotu należy umocnić za pomocą kamienia polnego na zaprawie cementowej.

Projekt zakłada również wykonanie wiaty rowerowej, która umożliwi zamontowanie 15 stojaków rowerowych. Stojaki należy umieścić prostopadle do ciągu pieszo-rowerowego. Proponuje się zastosowanie modelu stojaków rowerowych przedstawionych na rys. nr 1. Wiatę rowerową projektuje się o szerokości 2m i długości 16m. Wiaty stalowa będzie posiadać zadaszenie z poliwęglanu litego w kolorze grafitowym, ściany boczne przeźierne ze szkła bezpiecznego. Zgodnie z ustaleniami wiaty rowerowa nie będzie posiadać ścian tylnej. Zgodnie z PFU zlokalizowano również 2szt. koszy na odpady zmieszane. Ponadto zaprojektowano barierki ochronne U-11a ze szczelinami pionowymi zgodnie z lokalizacją na planie sytuacyjnym. Zaplanowano także wykonanie muld trawiastych, w celu zagospodarowania wód opadowych na terenie inwestycji.

W ramach niniejszej inwestycji istniejącą jezdnię ul. Do Dworu należy przebudować i poszerzyć na odcinku ok 29m. Należy wykonać nawierzchnię bitumiczną. Ponadto po wschodniej stronie jezdni projektuje się ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 2,5m wykonany z nawierzchni bitumicznej. W związku z tym istniejący przepust należy wydłużyć. Należy również przełożyć istniejące płyty drogowe typu „YOMB” w celu dowiązania się do istniejącej nawierzchni jezdni.

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



Rys. 1. Przykładowy model stojaków rowerowych

Projekt zakłada obramowanie nawierzchni jezdni oraz parkingu krawężnikiem betonowym o wymiarach 15x30x100 ułożonym na podsypce cementowo piaskowej i ławie betonowej z oporem. Ponadto pomiędzy nawierzchniami wykonanymi z betonowej kostki brukowej a płytą ażurową typu MEBA projektuje się krawężnik betonowy najazdowy 15x22cm o odkryciu 2cm ułożonym na podsypce cementowo piaskowej i ławie betonowej z oporem. Projektuje się ułożenie obrzeży betonowych 8x30x100 pomiędzy projektowanym chodnikiem oraz ciągiem pieszo-rowerowym a zielenią na podsypce cementowo piaskowej i ławie betonowej z oporem. Wszelkie projektowane koryta ściekowe należy również ułożyć na podsypce cementowo piaskowej i ławie betonowej z oporem.

Występowanie trudnych warunków

Zgodnie z §42.4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych szerokość dwukierunkowej drogi dla pieszych i rowerów powinna być nie mniejsza 3,0m. Ze względu na ograniczenia związane z szerokością istniejącego pasa drogowego równą 11-12m, a także konieczność poszerzenia jezdni na łuku oraz dowiązanie wysokościowe do istniejącego terenu, drogę dla pieszych i rowerów projektuje się o szerokości 2,5m.

Dostępność dla osób niepełnosprawnych

Projekt przewiduje zastosowanie rozwiązań w postaci obniżonych krawężników mających za zadanie minimalizować przeszkody utrudniające poruszanie się osób niepełnosprawnych.

Rozwiązania wysokościowe

Projekt przewiduje wykonanie układu drogowego w ścisłym dowiązaniu do istniejącego zagospodarowania terenu, a w szczególności do istniejącego przejazdu kolejowego. Projektowana niweleta parkingu charakteryzuje się spadkami podłużnymi w zakresie od 0,90% do 3,00%. Projektowana niweleta ul. Do Dworu cechuje się spadkami podłużnymi w zakresie od 2,00 do 5,15% . Projektowany profil podłużny przedstawiono na rysunku nr D-03 w części rysunkowej projektu.

1.9. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu i elementy stałej organizacji ruchu przedstawiono w odrębnym opracowaniu – projekt stałej organizacji ruchu.

1.10. Rozbiórki

Dla prawidłowej realizacji przedsięwzięcia konieczne jest przeprowadzenie robót rozbiórkowych:

- istniejących nawierzchni z płyt drogowych typu „YOMB”.

Informujemy, że nie występują odpady zakwalifikowane jako niebezpieczne.

1.11. 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 inżynieryjnego (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.

1.12. Uwagi

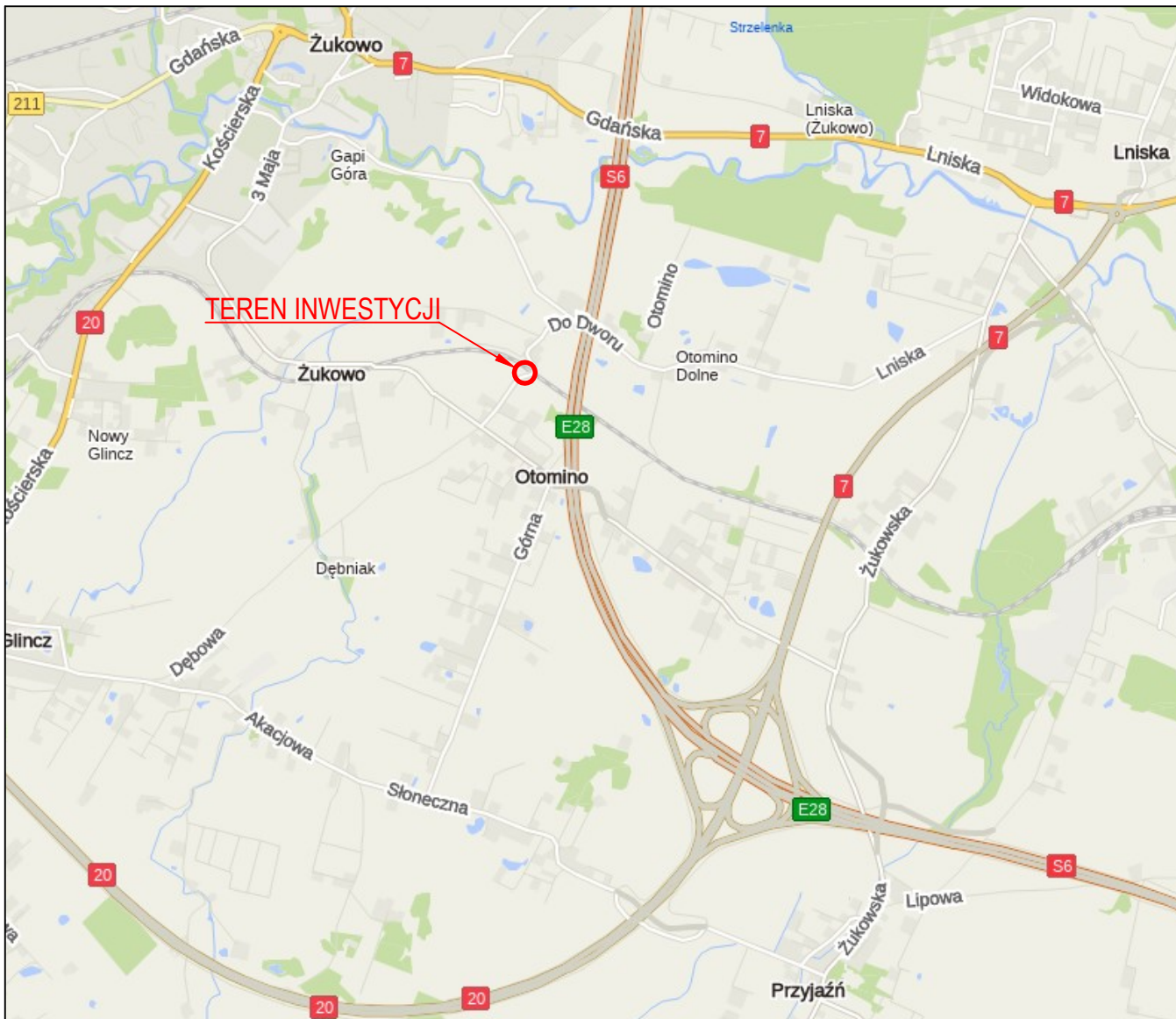
- Projekt został dowiązany sytuacyjnie i wysokościowo do przylegającego układu drogowego oraz zagospodarowania pasa drogowego.
- Szczegóły wykonywania robót, wymagań technicznych i organizacyjnych procesu realizacji i kontroli jakości robót przedstawiono w Specyfikacjach Technicznych.
- W przypadku napotkania uzbrojenia niewykazanego na mapie i w dokumentacji należy je traktować jako czynne, zabezpieczyć i powiadomić właściwego Zarządcę.
- 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 regulacje 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 z wszystkimi uzgodnieniami i zawartymi w nich uwagami.

Projektant:

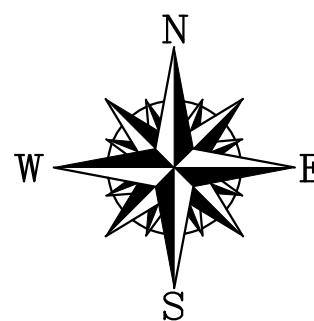
mgr inż. Łukasz Dawidowski
upr. Nr POM/0338/PBD/18

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1	Plan orientacyjny
Rys. D-02	Plan sytuacyjny
Rys. D-03	Profil podłużny
Rys. D-04	Przekroje normalne

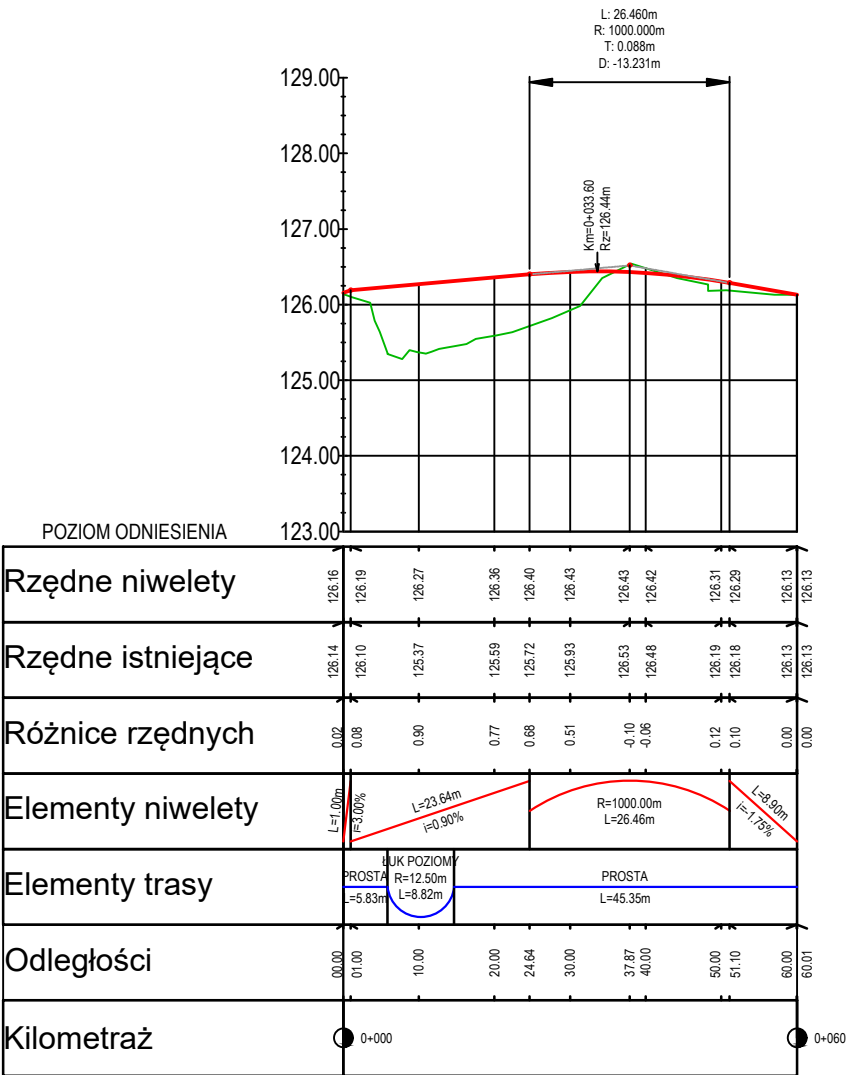


lokalizacja projektowanej inwestycji

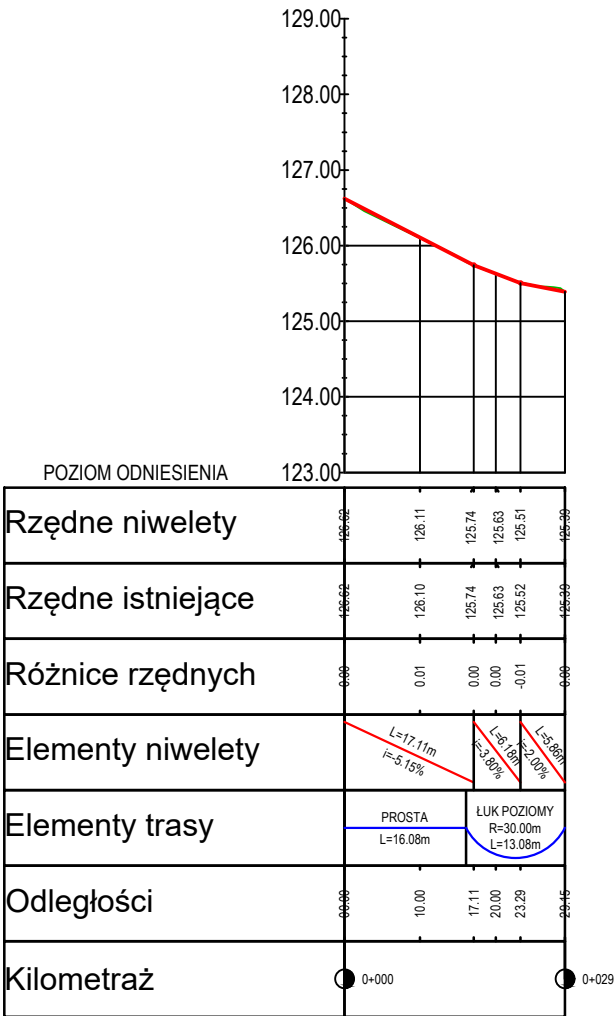


Inwestor:	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Zakład Linii Kolejowych w Gdyni ul. Morska 24 81-333 Gdynia		
Nazwa projektu:	"Budowa miejsc parkingowych przy przystanku Otomino na linii kolejowej nr 229"		
Nazwa rysunku:	Plan orientacyjny	Skala 1:25000	Rys. 1
		Arkusz 1/1	Kwiecień 2024

Profil podłużny - parking



Profil podłużny - ul. Do Dworu



PROFIL PODŁUŻNY
skala 1:1000/100

Dane Techniczne

Prędkość projektowa	- 50 km/h
Klasa drogi	- L
Szerokość jezdni	- 5,5-7,8m
Szerokość ciągu pieszo-rowerowego	- 2,5 m
Szerokość chodnika	- 1-4,5m
Kategoria ruchu	- KR 3

LEGENDA

	- projektowana niweleta
	- istniejący teren

Inwestor:	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Zakład Linii Kolejowych w Gdyni ul. Morska 24 81-333 Gdynia		
Nazwa projektu:	"Budowa miejsc parkingowych przy przystanku Otomino na linii kolejowej nr 229"		
Nazwa rysunku:	Profil podłużny	Skala 1:1000/100	Rys.D-03
		Stadium: PAB	Kwiecień 2024
Branża drogowa:	Imię i nazwisko:	Numer uprawnień:	Podpis:
	opr. - inż. Angelika Stankowska	-	
	proj. - mgr inż. Łukasz Dawidowski	POM/0338/PBD/18	
	spr. - mgr inż. Marian Werner	682/Gd/82	

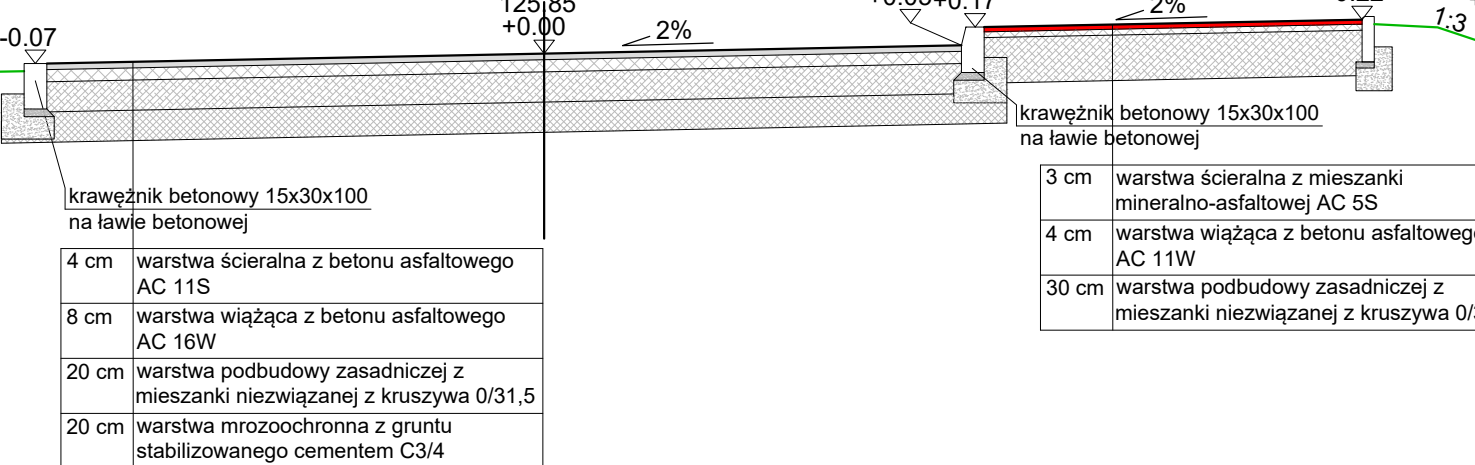


Diagrama 1.1: Plan sytuacyjny drogi wojewódzkiej nr 1022. Plan przedstawia przebieg drogi z oznaczeniami punktów pomiarowych i odległości. Wskazano drogę manewrową (2,5 m) i pas ruchu (3,61 m). Oznaczone są również punkty pomiarowe 0,5 i 1,73.

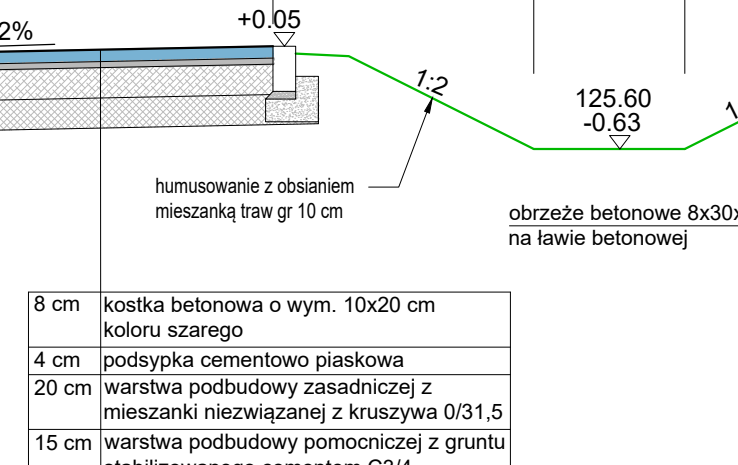
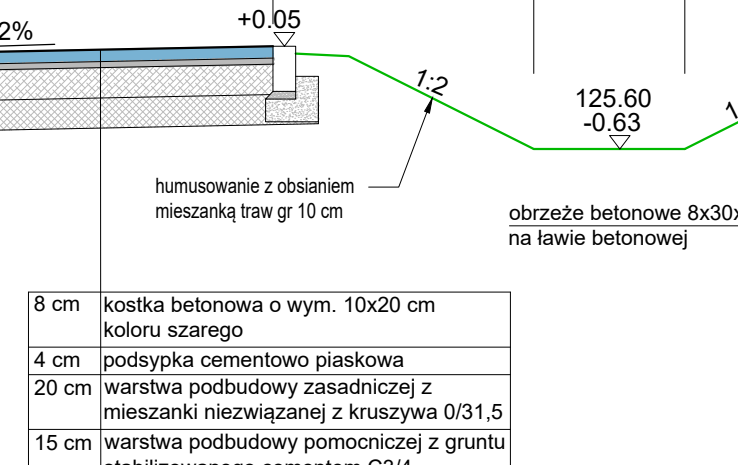
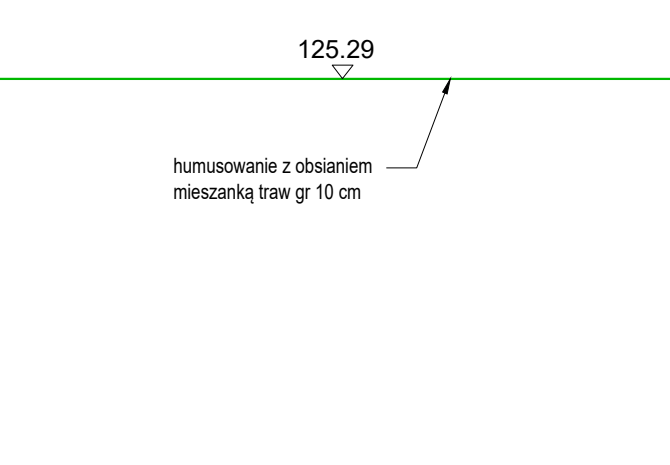


Diagrama 1.1: Plan sytuacyjny drogi wojewódzkiej nr 1022. Plan przedstawia przebieg drogi z oznaczeniami punktów pomiarowych i odległości. Wskazano drogę manewrową (2,5 m) i pas ruchu (3,61 m). Oznaczone są również punkty pomiarowe 0,5 i 1,73.

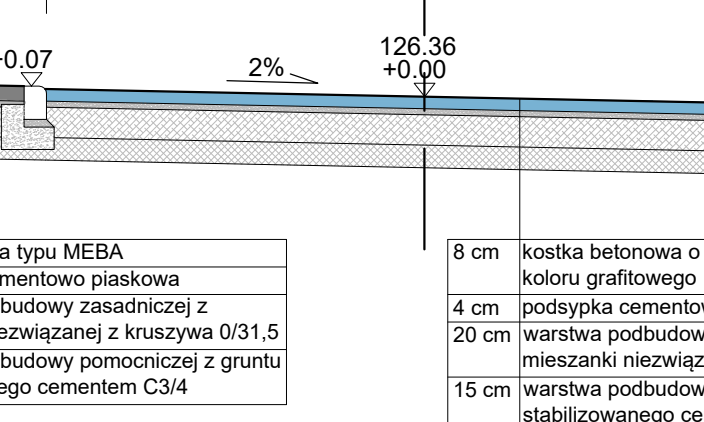
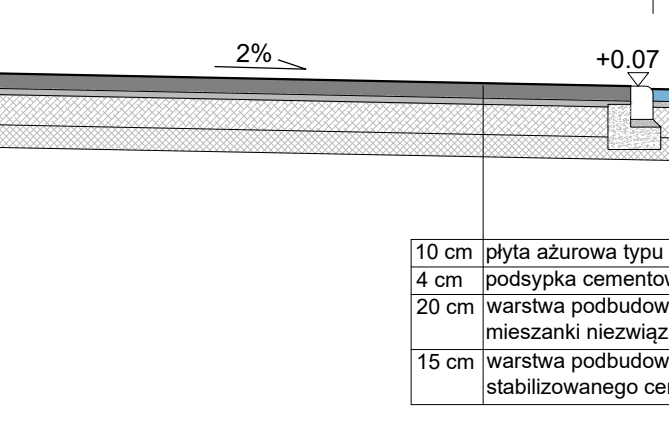


11,44

niecka terenowa



5
miejsca postojowe



Nazwa rysunku:	Przekroje normalne	Skala 1:50	Rys. 1
		Stadium: PAB	Kwiecień
	Imię i nazwisko:	Numer uprawnień:	Podp.
Branża drogowa:	opr. - inż. Angelika Stankowska		
	proj. - mgr inż. Łukasz Dawidowski	POM/0338/PBD/18	
	scr. - mgr inż. Marian Werner	682/GdR2	