

# PROJEKT TECHNICZNY

## DROGI

**Zamierzenie budowlane :** „ PRZEBUDOWA SKRZYZOWANIA W PASIE DROGOWYM ULIC  
NSZZ SOLIDARNOSC I UL. PCK W PRUSZCZU GDANSKIM

**Adres i ktg obiektu :** SKRZYZOWANIE UL. NSZZ SOLIDARNOŚĆ Z UL.PCK , 83-000  
PRUSZCZ GDANSKI , KTG OBIEKTU XXV

**Jednostka ewidenc,** 220401\_1.0008 1/12

**Nazwa, nr. obrębu ewidenc.** PRUSZCZ GDAŃSKI 0008

**Nr. działek ewidenc :** DZIAŁKI NR : 1/12 dr

**Inwestor , Adres :** GMINA MIEJSKA PRUSZCZ GDANSKI UL. GRUNWALDZKA 20,  
83-000 PRUSZCZ GDANSKI



Imie,nazwiski	specjalność	nr. uprawnień	funkcja	data	podpis
inż Andrzej Nagórski	drogowa	upr. GT-8346-III/19/TO/77	projektant	08.. 2023 r	
mgr inż. Andrzej Konopinski	drogowa	WZDP Warszawa 244/74	sprawdzający	08. 2023 r	

**Data opracowania**

SIERPIEN 2023 r

egz...  
4

str 1

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

### część formalno prawna

- 1 oświadczenie projektanta i projektanta sprawdzającego
- 2 uprawnienia i zaświadczenia projektanta i projektanta sprawdzającego
3. opis techniczny

str. 1

str. 2-6

str. 7-13

### część rysunkowa

4. plan orientacyjny
5. plan sytuacyjno – wysokościowy w skali 1:500
- 6, profil podłużny ścieżki rowerowej
7. konstrukcje nawierzchni 1: 10/25
8. szczegóły dla montażu barier energochłonnych odc. A B C
9. szczegóły dla montażu barier energochłonnych odc. D E

str. 14

rys 01

rys. 02

rys 03

rys. 04

rys. 05

## OŚWIADCZENIE

Oświadczamy, że projekt PAB i PT pn:

„PRZEBUDOWA SKRZYŻOWANIA W PASIE DROGOWYM ULIC NSZZ SOLIDARNOSC I UL. PCK W PRUSZCZU GDANSKIM

jest wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej zgodnie z art. 20. ust. 1. Ustawy Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. Poz. 2351  
Posiada wszystkie niezbędne uzgodnienia i opinie, jest wykonana w stanie kompletnym z punktu widzenia celu któremu mają służyć.

PROJEKTANT

inż. Andrzej Nagórski  
upr. w spec. drogowej bez ograniczeń  
GT-8346-1/19/TO/77

SPRAWDZAJĄCY

mgr inż. Andrzej Koropiński  
upr. w spec. drogowej bez ograniczeń  
WZDP Warszawa 244/74

SIERPIEŃ 2023

(prezencja: siedziba organu państwowego  
nadzoru budowlanego)

Nr 244/74  
(nr cisid uprawnień)

ZA ZOTĘDNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

## UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. — prawo budowlane (Dz. U. Nr 7 poz. 46,) oraz § 14 zarządzenia nr 195 Min. Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik Budownictwa z 1969 r. nr 7, poz. 24 i z 1972 r. Nr 9, poz. 26)

Ob. mgr inż. Andrzej Konopiński s. Stanisława

urodzony dnia 30 września 1941 roku w Krakowie.

otrzymuje

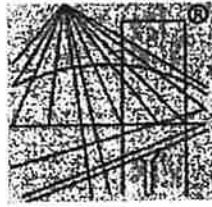
w specjalności "drogi"

uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi łącznie.



DYREKTOR

/inż. Z. Bielecki/



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-WGP-4CT-AZA \*

Pan Andrzej Konopiński o numerze ewidencyjnym POM/BD/2186/01  
adres zamieszkania Malborska 6a/14, 80-392 Gdańsk  
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-01-01 do 2023-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-12-13 roku przez:

Krzysztof Wilde, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78<sup>1</sup> 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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów  
Budownictwa.



ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

DZKI  
Kierownik  
(pieczęć)

Toruń dnia 10 marca 1977

GT-8346-III/19/TO/77

Nr

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

Na podstawie § 5 ust. 1, § 7 i § 13 ust. 1 pkt 3 lit. b

rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975  
w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 8, poz. 46) stwierdza się,

Obywatel (ka) **Andrzej N A G O R S K I**

(imię i nazwisko)  
**INŻYNIER BUDOWNICTWA DROGOWEGO**

(tytuł naukowy - zawodowy)

urodzony (a) dnia **6 lutego** 19**48** r. w **Toruniu**

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji  
**projektanta oraz kierownika budowy i robót**

(rodzaj funkcji)

w specjalności **konstrukcyjno-inżynierskiej**  
(rodzaj specjalności techniczno-budowlanej)

w zakresie **dróg i lotniskowych dróg startowych  
oraz manipulacyjnych**

(specjalizacja zawodowa)

14

ZA ZGOTOWIENIE  
ZORYGNALEM

Andrzej Nagórski

(imię i nazwisko)

jest upoważniony (a) do:

1. sporządzania projektów budowli dróg, lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych oraz typowych mostów i przepustów,
2. kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowli dróg, lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych, typowych przepustów i mostów.

Otrzymując

1. Ob. Andrzej Nagórski  
ul. Krasińskiego 44/5

Toruń

2. a/a



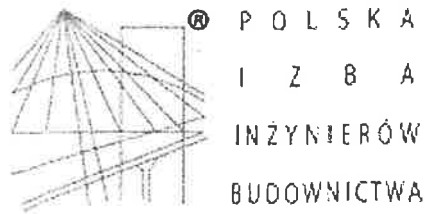
m. p.

Dr. WOJEWODY

(podpis i pieczęć)

*[Handwritten signature]*

100 Toruń



## Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**KUP-34Z-GDT-2PT \***

Pan ANDRZEJ NAGÓRSKI o numerze ewidencyjnym KUP/BD/0538/03  
adres zamieszkania ul. J. SŁOWACKIEGO 37/5, 87-100 TORUŃ  
jest członkiem Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada  
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2023-10-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-04-19 roku przez:

Renata Staszak, Przewodniczący Rady Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78<sup>1</sup> 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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów  
Budownictwa.





## OPIS TECHNICZNY

### Zamierzenie budowlane

„PRZEBUDOWA SKRZYZOWANIA W PASIE DROGOWYM ULIC NSZZ SOLIDARNOSC  
I UL. PCK W PRUSZCZU GDANSKIM

### Program użytkowy obiektu budowlanego

#### **1. Materiały wyjściowe:**

- Mapa do celów projektowych z uzbrojeniem podziemnym terenu w skali 1:500 wersja elektroniczna z 08.2023r
- Inwentaryzacja fotograficzna stanów istniejących w terenie
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r., w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U.2020.1609 t.j.)
- Dz U z 07.2022 r poz. 1518 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury ws przepisów techniczno budowlanych dotyczących dróg publicznych
- „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”  
WR-D-63 propozycje Minister. Infrastruktury
- . Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych Transprojekt Warszawa 1982r
- Rozporządzenie MI z 2022 r. w sprawie przepisów techniczno budowlanych dla dróg  
Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych-  
GDDKiA Wa-wa 2010r
- Norma PN –EN 1317 „Systemy ograniczające drogę”

#### **2 .Lokalizacja obiektu**

Skrzyżowanie ulic NSZZ i PCK - działka 1/12 dr , w jednostce ewidencyjnej 220401\_1..... w Pruszczu Gdanskim obreb 0008

#### **3. Opis terenu istniejącego i zagrożeń uzasadniających zastosowanie ochrony pieszego i rowerzysty**

Droga gminna -obszar skrzyzowania ulic NSZZ i PCK nawierzchnia bitumiczna , azyle na przejściach pieszych i przejazdach rowerowych jezdni  
Skrzyzowanie trójwlotowe skanalizowane  
Oświetlenie i oznakowanie pionowe i poziome  
Rozdzielony ruch pieszy i rowerowy na dolocie do skrzyzowania  
Szerokosc pasów ruchu 4,50m , pasów skretnych ca 3,0-3,50m  
Odwodnienie obszaru skrzyzowania - kanalizacja deszczowa istniejąca  
Oznakowanie istniejące pionowe i poziome  
Infrastruktura nad i poziemna istniejąca : gaz woda, kd, energia  
Chodniki z kostki i płytek betonowych płukanych  
Droga rowerowa kostka betonowa czerwona nie fazowana

Na skrzyzowaniu **po stronie północnej** nowy odcinek droga dla rowerów do nowo wyznaczonego przejazdu jezdni - odcinek ten traktowany jest jako obszar zagrożenia  
Po stronie **południowej** obszar zagrożenia stanowić będzie chodnik na dojściu do przejścia pieszo-rowerowego w ul. PCK

#### 4. Zakres opracowania w pasie drogowym

Zmiana położenia przejazdu rowerowego jezdni w ul. NSZZ Solidarność  
Przebudowa odcinka chodnika  
Budowa odcinka ścieżki rowerowej do nowej lokalizacji przejazdu jezdni  
Przedłużenie istniejących barier energochłonnych w parametrach dotychczasowych barier /ograniczenia pasa drogowego/  
Doswietlenie przejazdu rowerowego i przejść jezdni w obszarze skrzyżowania  
Likwidacja dotychczasowego przejścia i przejazdu jezdni

**Dalsza eliminacja czynników zagrożenia w obszarze skrzyżowania wynikające z :**

- potwierdzonych przypadków zjechania pojazdów poruszających się ul. NSZZ Solidarność
- nadmiernej prędkości kierujących pojazdami zjeżdżającymi z wiaduktu kolejowego / spadek niwelety drogi na wiadukcie w kierunku obszaru skrzyżowania /
- rozmieszczenia pkt. kolizji pieszy, rowerzysta i pojazd w obszarze skrzyżowania/
- statystyka wypadkowa KPP Pruszcz Gdański

#### 5. Parametry funkcjonalno kolizyjne dla przedłużanych odcinków barier

odcinek str. północna skrzyżowania 20+42+odc. początkowy 6,0 m L=62,00m

Będzie ona ustawiona równolegle do jezdni ulicy NSZZ Solidarność i w przedłużeniu istniejącej bariery z działaniem na zdarzenia od ruchu pojazdów tą ulicą /równolegle do niej a mogących zjechać z niej /  
Równocześnie zabezpieczy przed skutkami zdarzeń z kierunku prostopadłego tj. z ul. PCK

##### **H1W3A**

- przedział prędkości  $V \leq 90 \text{ km/h}$
- odległość graniczna  $L_{ob} = 7,50 \text{ m}$  wg wykresu dla  $V < 90 \text{ km/h}$  , odległość miejsca zagrożenia od 0,5-1,55m
- poziom powstrzymania podwyższony **H1**
- szerokość pracująca bariery klasa **W3 0,8 -1,00 m**
- długość czynna odcinka bariery **20,0 m**
- dopuszczalny poziom intensywności zderzenia **A** / $ASI \leq 1,0$ /  
/najwyższy stopień zabezpieczenia osób w pojeździe /
- położenie w stosunku do krawędzi jezdni do czoła bariery - **0.5- 0,85 m wg.planu**

##### **H1W4A**

- przedział prędkości  $V \leq 90 \text{ km/h}$
- odległość graniczna  $L_{ob} = 7,50 \text{ m}$  wg wykresu dla  $V < 90 \text{ km/h}$  , odległość miejsca zagrożenia od 0,85 -1,55m
- poziom powstrzymania podwyższony **H1**
- szerokość pracująca bariery klasa **W4 1,00- 1,30 m**
- długość czynna odcinka bariery **42,0 m**
- dopuszczalny poziom intensywności zderzenia **A** / $ASI \leq 1,0$ /  
/najwyższy stopień zabezpieczenia osób w pojeździe /
- położenie w stosunku do krawędzi jezdni do czoła bariery - **0,85- 1.15 m wg.planu**
- odcinek początkowy skośny **6,00m**

odcinek str. południowy skrzyżowania 15,50 +10+odc. końcowy 5,0 m L=25,50m

Będzie ona ustawiona równolegle do jezdni ulicy NSZZ Solidarność w przedłużeniu istn. i ul. PCK z działaniem na zdarzenia od ruchu pojazdów ul. NSZZ Solidarność /równolegle i prostopadle do niej /

## H1W1A

- przedział predkosci  $V \leq 90 \text{ km/h}$
- odległosc graniczna  $L_{ob} = 7,50 \text{ m}$  wg wykresu dla  $V < 90 \text{ km/h}$  , odległosc miejsca zagrożenia od 0,5- 0,60 m:
- poziom powstrzymania podwyższony **H1**
- szerokosc pracujaca bariery klasa **W1 0,8 m**
- długość czynna odcinka bariery **15,50 m**
- dopuszczalny poziom intensywności zderzenia **A** / $ASI < = 1,0$ /  
/najwyższy stopien zabezpieczenia osób w pojeździe /
- położenie w stosunku do krawędzi jezdni ulicy do czoła bariery
- **0.5- 0,6 m wg.planu**

## H1W5A

- przedział predkosci  $V \leq 90 \text{ km/h}$
- odległosc graniczna  $L_{ob} = 7,50 \text{ m}$  wg wykresu dla  $V < 90 \text{ km/h}$  , odległosc miejsca zagrożenia od 3,60- 6,30 m
- poziom powstrzymania podwyższony **H1**
- szerokosc pracujaca bariery klasa **W5 1,3- 1,7 m**
- długość czynna odcinka bariery **10,00 m**
- dopuszczalny poziom intensywności zderzenia **A** / $ASI < = 1,0$ /  
/najwyższy stopien zabezpieczenia osób w pojeździe /
- położenie w stosunku do krawędzi jezdni ulicy do czoła bariery - **0.5- 0,6 m**  
wg.planu
- odcinek koncowy skosny **5,00 m**

Dopuszcza się stosowanie na drogach wyłącznie barier ochronnych od producentów spełniających postanowienia normy PN –EN 1317-5 oraz oznakowanych znakiem „CE” albo znakiem budowlanym „B” Wykonawca przed wykonaniem montażu nabywając określony poniższymi parametrami system barier przedłoży Zamawiającemu do akceptacji stosowne dokumenty potwierdzające spełnienie poniższych wymogów oraz gwarancji bezpieczeństwa

**Odcinki początkowe i końcowe pochylone pod kątem do podłoża nie stanowią długości czynnej bariery i nie są wliczane do długości minimalnej bariery**

Dla niżej wymienionych parametrów barier w warunkach testowych pojazd o masie 10T i przy prędkości poruszania 70km/h powinien być przy wskazanym poziomie powstrzymania H 1 zatrzymany

### montaż barier na obiekcie

Bariera powinna być montowana zgodnie z instrukcją montażową lub zgodnie z zasadami konstrukcyjnymi ustalonymi przez producenta bariery.

Montaż wysięgników i przekładek ze słupkami i prowadnicą powinien być wykonany ściśle według zaleceń producenta bariery z zastosowaniem przewidzianych do tego celu elementów (obejm, wsporników itp.) oraz właściwych śrub i podkładek.

Położenie słupków w rozstawie 2,0 i 1,0m nie koliduje na planie z istniejącą infrastrukturą podziemną Gestorzy sieci wymagają na etapie rozpoczęcia i trwania robót powiadomienie ich i nadzoru w czasie całego okresu prac w bliskości infrastruktury

Wykonawca musi wykonać wszystkie zalecenia ujęte w treści uzgodnień gestorów

Może zajść sytuacja odkrycia ręcznej istniejącej infrastruktury i osadzenia słupka w sposób inny niż technika wbijania lub wwibrowywania

### osadzenie słupków w gruncie

Osadzenie te może odbyć się w technice :

- wykonanie otworu wiertnicą
- ręczne wykonanie dołu dla fundamentu słupka
- wbijanie lub wwibrowywanie bezpośrednio w grunt

Przed rozpoczęciem robót Wykonawca wskaże techniki osadzania słupków do akceptacji Zamawiającego z uwzględnieniem bliskości infrastruktury podziemnej  
Norma STWiORB odpowiadająca ww. robotom D-07.05.01 „Barьеры ochronne”

#### Elementy odblaskowe na barierze

Na barierze muszą być umieszczone elementy odblaskowe:

a) czerwone - po prawej stronie jezdni, /zgodnie z kierunkiem jazdy/

b) białe - po lewej stronie jezdni.

Elementy odblaskowe należy umocować do bariery w sposób trwały, zgodny z wytycznymi producenta barier.

Według Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach /DzU nr. 220 poz. 2181/ pkt 2 „Urządzenia optycznego prowadzenia ruchu”

należy zastosować elementy odblaskowe barier o symbolu **U-1c** umieszczane w zagłębieniu taśmy profilowej

#### elementy techniczne barier

Rodzaj bariery - skrajna przekładkowa

Prowadnicę z taśmy stalowej profilowej typ B

Wspornik B

Przekładka z kształownika stalowego ceowego C120 / wg. rysunków producentów barier/

Słupki z kształownika stalowego ceowego C140 o długości 1900 mm / wg. rysunków producentów barier /

Rozstaw słupków co 2,00m i co 1,00m wg. rysunku

Pas profilowy stalowy/ wg. rysunków producentów barier/

Wysokość bariery liczona od podłoża do góry prowadnicy - 0,75 m

Odcinki początkowe i końcowe barier przyjęto o długości 6,0m i 5,00m

Podkładka M-16



Elementy montażowe bariery



## Łącznik czołowy

Wymagania montażowe  
Instalacja powinna być prowadzona wyłącznie przez przeszkolony i wykwalifikowany  
Personel zgodnie z instrukcją producenta i projektem

### 6. Warunki geologiczne

Przyjęto warunki geologiczne podłoża dla chodnika i ścieżki rowerowej - o nośności G2

### 7. Konstrukcje nawierzchni

#### chodnik KR2/G2

6 cm- płytki chodnikowa płukana 30x30x

3 cm- podsypka cementowo-piaskowa 1:4

20 cm- podbudowa zasadnicza z mieszanki nie związanej z kruszywa  
C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 PN EN/14227-10

#### Doprowadzenie podłoża ziemnego do nośności G1

16cm- warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego cementem C1,5/2,0 <4 MPa

#### ścieżka rowerowa KR2/G2

- kostka betonowa czerwona nie fazowana 20x10 cm grub. 8 cm:
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 grub. 3 cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki nie związanej z kruszywa C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 grub. 20 cm

#### Doprowadzenie podłoża ziemnego do nośności G1

- warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego cementem C1,5/2,0 <4 MPa

grub. 15 cm

krawężniki

Krawężnik granitowy przestający 15x30 cm przestający 12 cm  
Ława betonowa C12/15 z oporem o wymiarach 25x35 cm

krawężnik granitowy najazdowy 15x22 cm na podsypce cementowo-piaskowa 1:4 grub. 5 cm  
przestający +1 cm

Ława betonowa C12/15 z oporem o wymiarach 35x25 cm

Obrzeża betonowe 8x30 cm na podsypce cementowo-piaskowa 1:4 grub. 5 cm

### 8. Roboty ziemne

Obliczony analitycznie bilans mas ziemnych kształtuje się następująco:

Koryta chodnik i ścieżka rowerowa W = 184,08 m<sup>3</sup>  
Niwelacja terenu wzdłuż ścieżki rowerowej 368,16 m<sup>2</sup>

Nadmiar urobku do odwozu w miejscu uzgodnionym przez Inwestora

Teren budowy oznakowany z wprowadzoną czasową organizacją ruchu

Roboty prowadzić zgodnie z PN-S-02205 Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i badania.

## 9. Odwodnienie

Z powierzchni ścieżki rowerowej powierzchniowo w kierunku terenów zielonych pasa drogowego , z fragmentu chodnika w kierunku jezdni ul. NSZZ Solidarnosc i kanalizacji deszczowej

## 10. Parametry charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie

Przyjęte rozwiązania projektowe, ograniczają do minimum wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane w otoczeniu. W związku z tym, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania planowanego zamierzenia budowlanego na środowisko oraz higienę i zdrowie użytkowników projektowanego obiektu.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w terenie nie stanowiącym terenów cennych przyrodniczo.

Przedmiotowa inwestycja, nie pogorszy stanu środowiska naturalnego.

Zatem planowane przedsięwzięcie jako, że będzie odpowiadało obowiązującym przepisom, tym samym będzie spełniać warunki dotyczące bezpieczeństwa użytkowników i ochrony środowiska. Przepisami tymi są m.in. „Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku, z późn.zm.).

Warunki techniczne zapewniają w szczególności

- Bezpieczeństwo użytkowania
- Nośność i stateczność konstrukcji
- Bezpieczeństwo z uwagi na możliwość wystąpienia pożaru lub innego miejscowego zagrożenia
- Ochronę środowiska z uwzględnieniem ochrony iększonym ruchem samochodów dostawczych oraz pracą urządzeń mechanicznych. Hałas i pylenie będzie uciążliwe głównie dla pracowników wykonujących prace ziemne, montażowe i instalacyjne. Otwarte i płytkie wykopy pod koryta nawierzchni chodników będą zabezpieczone.

Uciążliwości te będą ograniczone poprzez stosowanie zabezpieczeń wynikających z przepisów BHP i organizacji robót.

## 11. Obszar oddziaływania inwestycji

W opraciu o:

1. Dz U z 07.2022 r poz. 1518 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury ws przepisów techniczno budowlanych dotyczących dróg publicznych
2. Ustawa z 27.07.1994 Prawo Budowlane
3. Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie /Dz U nr.75 poz. 690, DzU z 2015r poz 1422/
4. Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym /DzU z 10.05.2003r/

Obszar oddziaływania projektowanego obiektu budowlanego na działkach:

„PRZEBUDOWA SKRZYŻOWANIA W PASIE DROGOWYM ULIC NSZZ SOLIDARNOSC I UL.

PKK W PRUSZCZU GDANSKIM działka nr 1/12 dr obreb Pruszcz Gda 0008 , jednostka ewidencyjna 220401 1.0001.AR 1....

mieści się w całości w granicach działki na której został zaprojektowany

Nie wystąpi po realizacji : zwiększona emisja spalin, promieniowania, wibracji czy fetor oraz zaciemnienie sąsiednich działek

Inwestycja w całości w pasie drogowym drogi gminnej Pruszcz Gdanski

## 12. Dane techniczne

Powierzchnia chodnika	54,26 m <sup>2</sup>
Powierzchnia ścieżki rowerowej	131,72 m <sup>2</sup>

Element inwestycji w postaci zamontowanych barier stalowych drogowych i zmiana przebiegu ścieżki nie mają przełożenia w jakikolwiek sposób na dostępność do przestrzeni publicznej osób niepełnosprawnych i wszystkich uczestników

Mają znaczenie dla ochrony życia i zdrowia wszystkich przed zdarzeniami z pojazdami samochodowymi które mogły by ewentualnie wtargnąć w strefe ruchu pieszego i rowerzysty

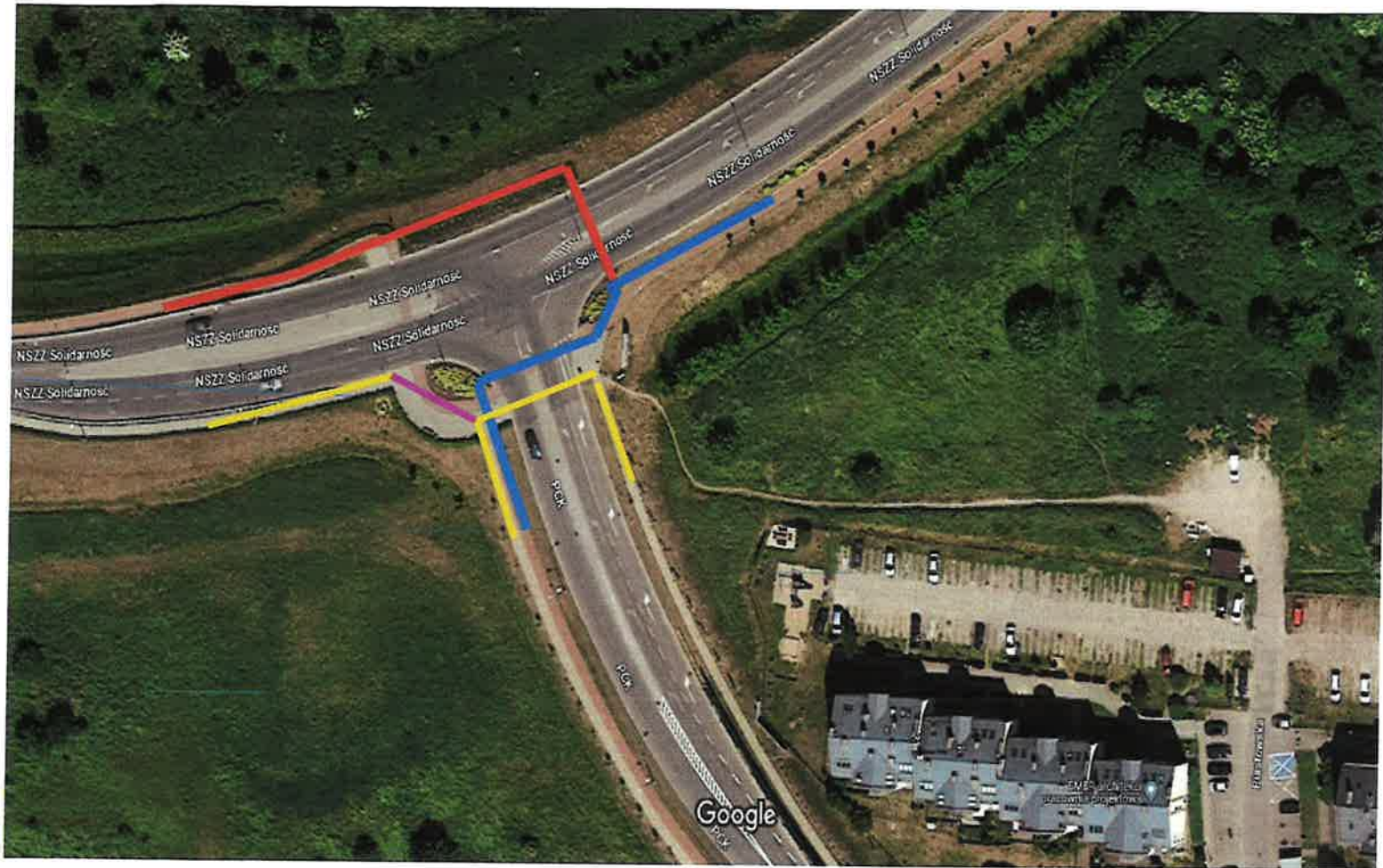
inż. Andrzej Nagórski

projektowanie, inż. Nagórski bez ogran.  
drogi, typowe mosty i przepusty  
lotniskowe pary startowe  
nr ewid. GT6348-III-19/TO/17  
RUP/ED/0538/03



PRZEBUDOWA SKRZYŻOWANIA UL. NSZZ SOLIDARNOSC Z UL. PCK  
PRUSZCZ GDANSKI  
ORIENTACJA

Google



Zdjęcia ©2023 CNES / Airbus, MGGP Aero, Maxar Technologies, Dane mapy ©2023 Google 10 m



PRZEBIEG PROJEKTOWANY ŚCIEZKI ROWEROWEJ PO ZMIANACH



PRZEBIEG ISTNIEJĄCY ŚCIEZKI ROWEROWEJ



ISTN. CHODNIK



PROJ. CHODNIK



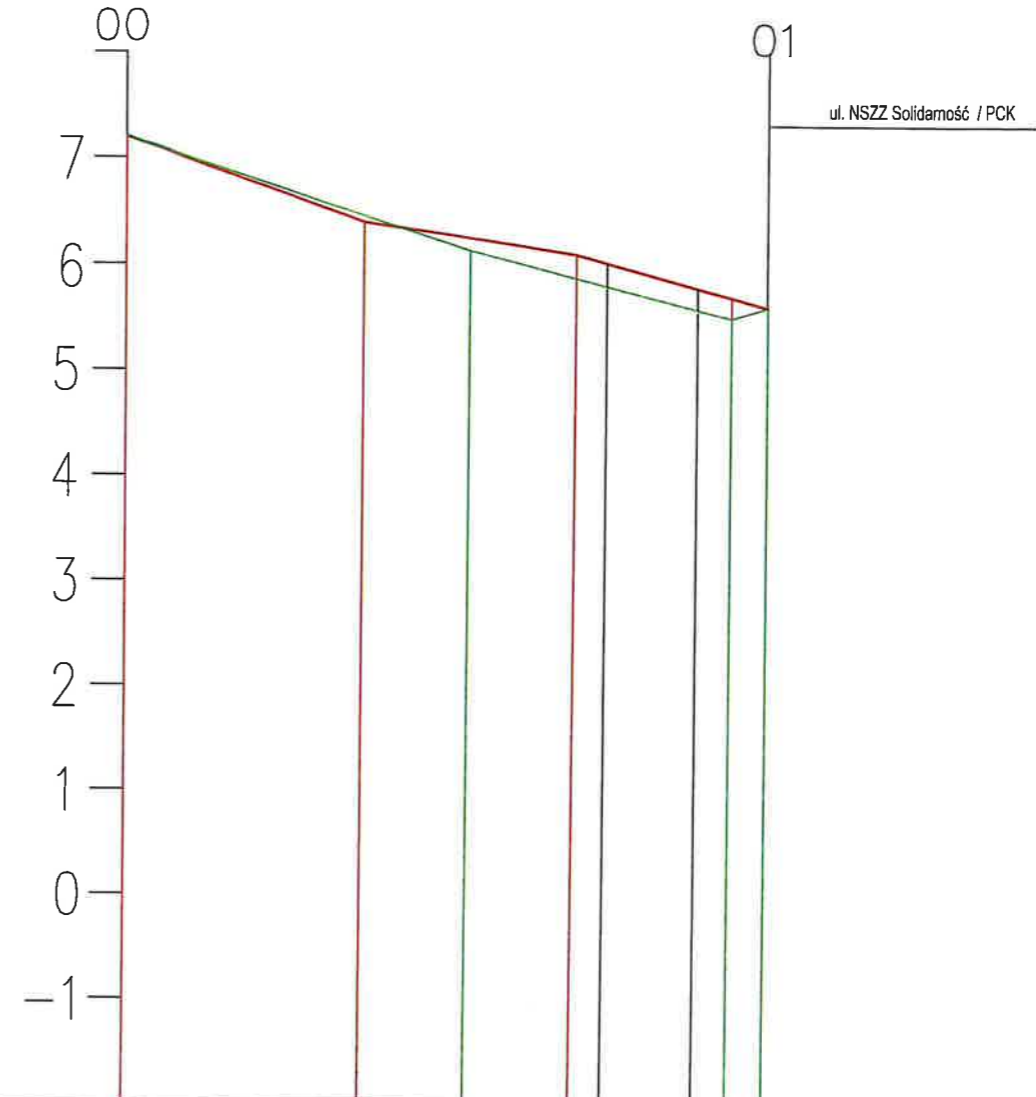








PROFIL PODŁUŻNY 00 - 01

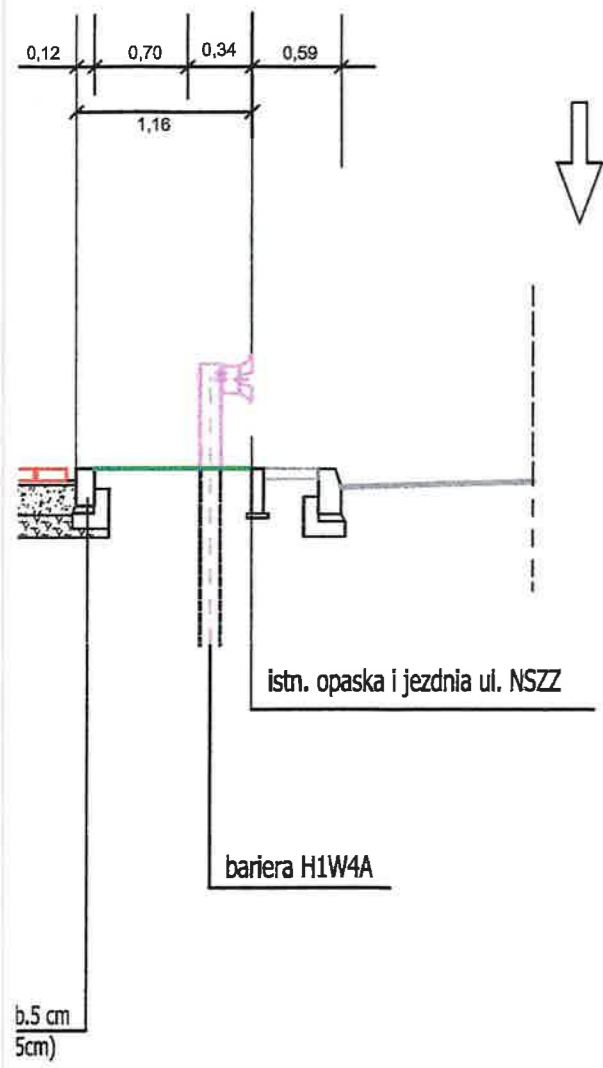


pp. -2

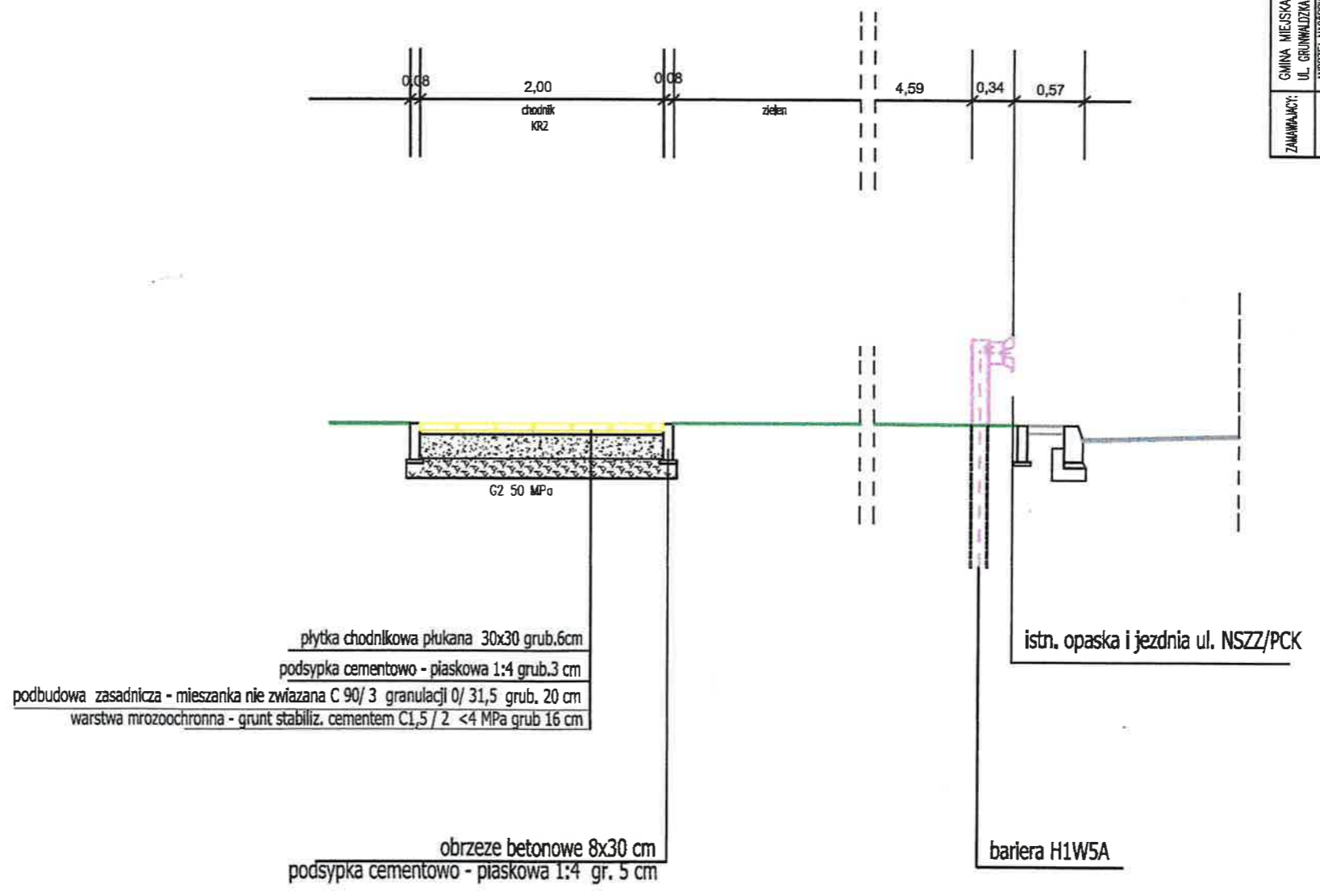
Rzędne projektowanej niwelety	7,20	6,40	6,10	5,70	5,60
Rzędne terenu istniejącego	7,20	6,13	5,50	5,60	5,60
Spadki i łuki pionowe		3,53% 22,64	1,49% 20,19	2,68% 14,90	2,88% 3,47
Proste i łuki poziome		L=22,64	L=20,19 R=287,30	L=2,99 R=21,00	L=6,39 R=4,00
Odległości		22,64	42,83	45,82	54,53
Kilometry	0+000,00				0+061,19

ZAMAWIAJĄCY:	GMAWA MIEJSKA PRUSZCZ GDAŃSKI UL. GRANULOWA 20, 83-000 PRUSZCZ GDAŃSKI	nr upr. proj:	GT -8346-III/19/10/77
WYKONAWCA:	ANDRZEJ NAGÓRSKI, 83-000 GDAŃSK NOTWIANKA UL. PRUSZCZANIEGO 1A KL.IX W.11	nr upr. proj:	WZDP WARSZAWA NR.244/74
TEMAT:	PRZEBUDOWA SZYTYCHOWANA W PASIE DROGOWYM ULIC NSZZ SOLIDARNOŚĆ I UL PCK W PRUSZCZU GDAŃSKIM	DATA:	08.2023
TEMAT RYS.	PROFIL PODŁUŻNY SIECI ROWER.	FAZA:	NR. RYSUNKU PAB 02
PROJEKTANT:	inż. ANDRZEJ NAGÓRSKI	SKALA:	1:500
SPRZĄDZAJĄCY:	mgr inż. ANDRZEJ KONGIŃSKI	DATA:	08.2023
NR. LAMOWY			

ÓJ 1-1

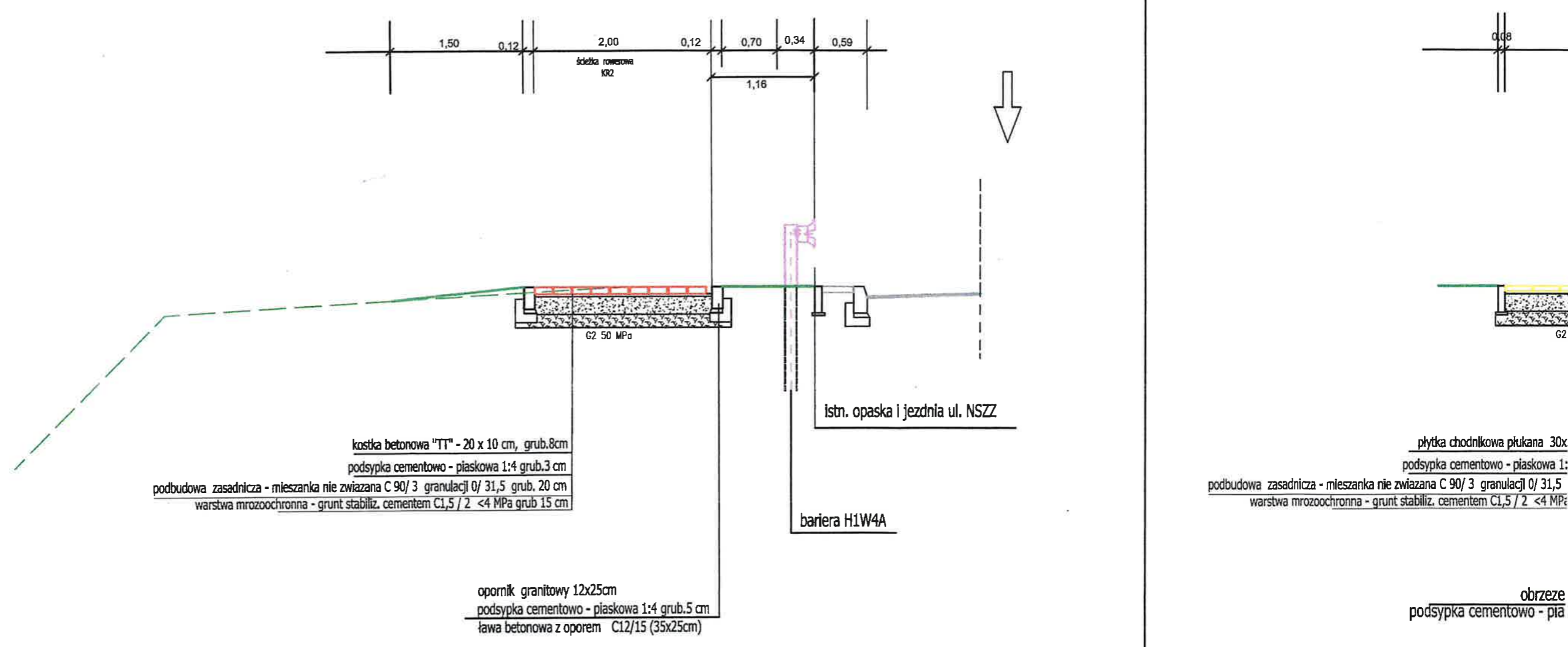


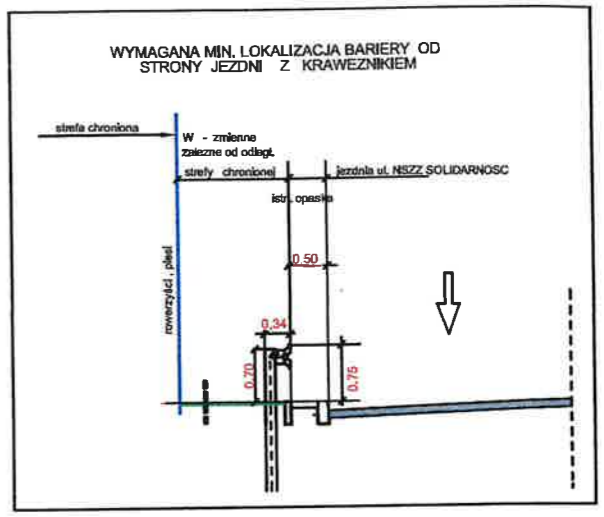
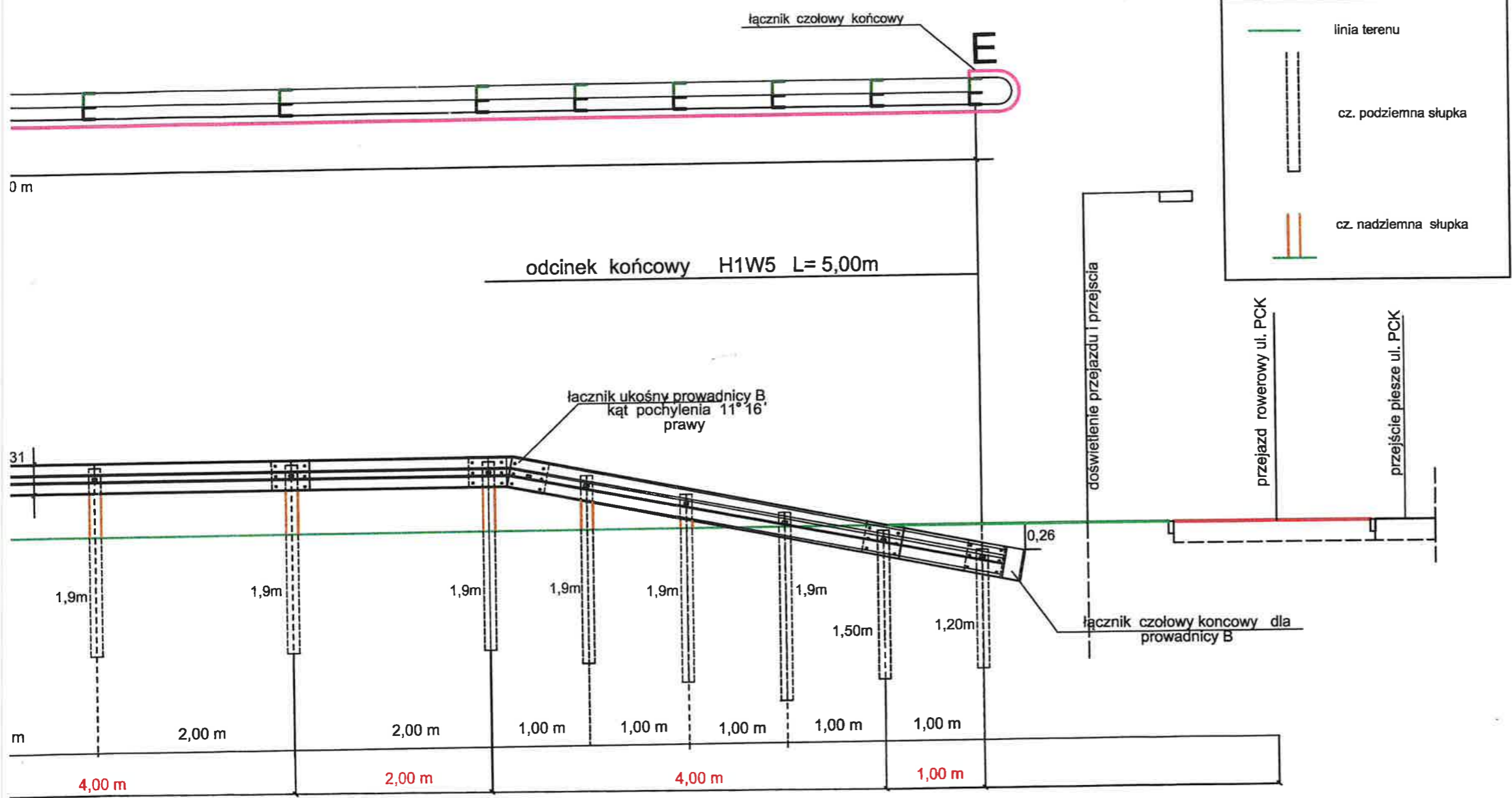
PRZEKRÓJ II-II



ZAMAWIAJĄCY:	GMINA MIEJSKA PRUSZCZ GDAŃSKI UL. GRUNWALDZKA 20, 83-400 PRUSZCZ GDAŃSKI
WYKONAWCZA:	ANDRZEJ NACZEWSKI, 83-000 ROTMANKA UL. PRZESŁONEGO 1A KLJK M.11
TEMAT:	PRZEbudowa BRZOZOWIANA W PABIE DROGOWYM ULIC NSZZ SOLIDARNOŚĆ I ULICK W PRUSZCZU GDAŃSKIM
TEMAT KRZ:	KONSTRUKCJE NAWIĘZCZNI
PROJEKTANT:	mgr inż. prof. ANDRZEJ NACZEWSKI
SPRACOWNIA:	GT - 8346 - 11/19/70/77
WZROSTKI:	mgr inż. prof. ANDRZEJ NACZEWSKI
INSTRUKCJA:	KODY WSKAZANIA NRM/7A
WZROSTKI:	SKALA 1:500
WZROSTKI:	DATA 08.2023
WZROSTKI:	PRZK PAB/PT
WZROSTKI:	WZROSTKI 03

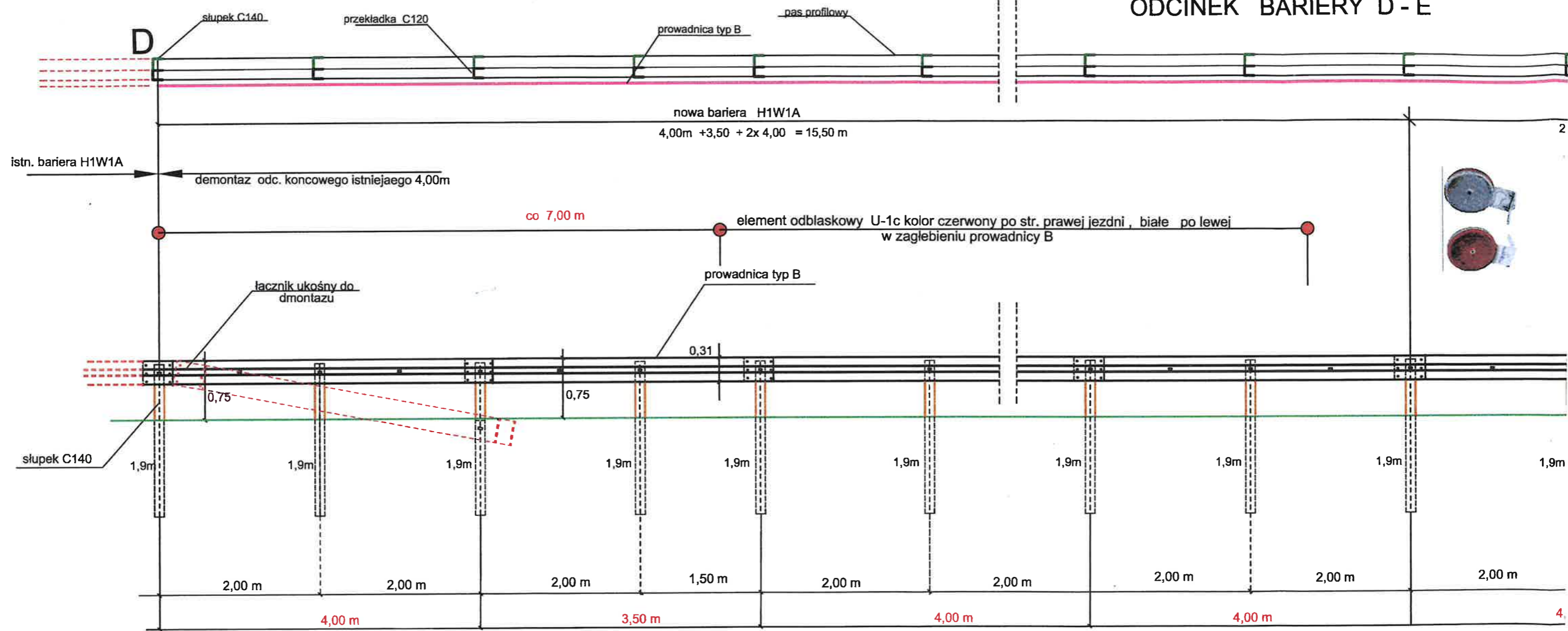
# PRZEKRÓJ I-I





ZAMAWIAJĄCY:	GMINA MIEJSKA PRUSZCZ GDAŃSKI UL. GRUNWALDZKA 20, 83-000 PRUSZCZ GDAŃSKI
WYKONAWCA:	ANDRZEJ NAGORSKI, 83-000 ROTMANKA UL. PIŁSUDSKIEGO 1A KLIX M. 11
TEMAT:	PRZEBUDOWA SZCZYŻONIANA W PASIE DROGOWYM ULIC NSZZ SOLIDARNOŚĆ I UL.PCK W PRUSZCZU GDAŃSKIM
TEMAT RYS.	BARIERA ENERGOCHRONNA ODC. D-E
PROJEKTANT:	inż. ANDRZEJ NAGORSKI GT - 8346-III/19/TO/17
SPRZĄDZAJĄCY:	inż. ANDRZEJ KONDPAŃSKI WZOP WARSZAWA NR.244/74
NR. LUDOWY:	SKALA: 1:500 DATA: 08.2023
NR. RYSUNKU:	FAZA: PABIPT 05

# ODCINEK BARIERY D - E







LIKwidACJA PRZEJSCIA I PRZEJAZDU, PRZEDŁUZENIE BARIERY ENERGOCHŁONNEJ



PROJEKT. PRZEJAZD ROWEROWY PRZEZ ISTN. AZYL , NIWELACJA SKARPY





WŁĄCZENIE NOWEGO PRZEJAZDU ROWEROWEGO DO ISTN. SCIEZKI



SZCZEGÓŁ TECHNICZNY BARIER ISTNIEJACYCH