

Adnotacje urzędowe:

Nazwa i adres Inwestora:



**Okręgowe Przedsiębiorstwo  
Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.**  
ul. Opata Hackiego 14, 81-213 Gdynia

Nazwa i adres Jednostki Projektowej:



**KONFIG**  
**Projektowanie i doradztwo techniczne**  
siedziba: ul. Porębskiego 33 lok. 1, 80-180 Gdańsk  
biuro: ul. Świętokrzyska 51 lok. 4, 80-180 Gdańsk  
tel. 533 057 058, 729 057 058

Zamierzenie budowlane/  
Obiekt budowlany:

Kategoria  
objektu: XXVI

**Remont stropu komór ciepłowniczych wraz z technologią naprawy ścian**

Adres obiektu  
budowlanego:

ul. Ślaska 35-37, Gdynia

Identyfikatory działek  
ewidencyjnych:

226201\_1.0013.1496; 226201\_1.0013.1498

Stadium projektu:

**PROJEKT BUDOWLANY**

Element projektu:

**Projekt Czasowej Organizacji Ruchu**

Nazwa tomu:

Część I – Komora K-153

Branża:

konstrukcyjna

Funkcja

Imię i nazwisko

Nr uprawnień  
Specjalność

Zakres

Podpis

Projektant

inż.  
Bartłomiej Figur

POM/0087/POOK/07  
spec. konstrukcyjno-budowlana

konstrukcja

Opracowujący

mgr inż.  
Grzegorz Graban

-

-

Projektant  
sprawdzający

Nr sprawy:

NO/43/2024

Data  
opracowania:

05.06.2024 r.

Nr tomu /  
liczba tomów:

2/3

Nr archiwalny:

4.1/2024

Data  
sprawdzenia:

05.06.2024 r.

Nr egz.:

## SPIS ZAWARTOŚCI

<b>A.</b>	<b>CZĘŚĆ OPISOWA</b>	<b>3</b>
<b>1.0.</b>	<b>PODSTAWA PRAWNA</b>	<b>3</b>
<b>2.0.</b>	<b>CEL I ZAKRES OPRACOWANIA</b>	<b>3</b>
<b>3.0.</b>	<b>STAN ISTNIEJĄCY</b>	<b>3</b>
<b>4.0.</b>	<b>CHARAKTERYSTYKA RUCHU I OPIS ZAGROŻEŃ</b>	<b>3</b>
<b>5.0.</b>	<b>STAN PROJEKTOWANY</b>	<b>3</b>
<b>6.0.</b>	<b>OPIS ZMIAN W ORGANIZACJI RUCHU</b>	<b>3</b>
<b>7.0.</b>	<b>OZNAKOWANIE</b>	<b>4</b>
<b>8.0.</b>	<b>TERMIN</b>	<b>4</b>
<b>9.0.</b>	<b>LOKALIZACJA</b>	<b>5</b>
<b>B.</b>	<b>CZĘŚĆ RYSUNKOWA</b>	<b>6</b>
Rys. 1.0	Schemat czasowej organizacji ruchu – etap 1	
Rys. 2.0	Schemat czasowej organizacji ruchu – etap 2	

## A. CZĘŚĆ OPISOWA

### 1.0. PODSTAWA PRAWNA

Projekt organizacji ruchu wykonano na podstawie:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 2022 r., poz. 988)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2019 r., poz. 2310 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz.U. z 2017 r. poz. 784)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1783)

### 2.0. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem wprowadzenia zmian w organizacji ruchu drogowego jest remont stropu istniejącej komory ciepłowniczej zlokalizowanej na sieci ciepłowniczej, w dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, przy ul. Śląskiej 35-37, wraz z zagospodarowaniem terenu w bezpośrednim sąsiedztwie komory.

### 3.0. STAN ISTNIEJĄCY

Komora K-153 zlokalizowana w rejonie skrzyżowania ulic Śląskiej i Podolskiej, przy wschodnim zejściu do tunelu przejścia podziemnego pod jezdnią ulicy Śląskiej.

Ulica Podolska – droga gminna nr 135404G, w rejonie skrzyżowania z ul.Śląską – droga bitumiczna o szerokości zmiennej 6,0-9,3m, z obustronnym chodnikiem; w rejonie WSB Gdynia – droga z kostki betonowej, szerokości około 5m z jednostronnym chodnikiem.

Ulica Śląska – droga gminna nr 135658G, droga bitumiczna o szerokości zmiennej 7,0-11,8m, z obustronnym chodnikiem. Na przedmiotowym odcinku ulica z 2 pasami ruchu.

### 4.0. CHARAKTERYSTYKA RUCHU I OPIS ZAGROŻEŃ

Ulica Podolska – brak szczegółowych danych, natężenie małe, droga dojazdowa do WSB Gdynia.

Ulica Śląska – brak szczegółowych danych, natężenie duże ze wzrostem w porannym i popołudniowym szczycie komunikacyjnym, droga łącząca ul. Morską z ul.Gdyńską.

Prace prowadzone w ramach tego projektu nie będą powodować innych zagrożeń w ruchu niż te występujące przy obecnym stanie.

Wśród możliwych zagrożeń są:

- potrącenie pieszego (pracownika Wykonawcy lub osoby trzeciej).
- zderzenie z pojazdem

### 5.0. STAN PROJEKTOWANY

Zamierzenie budowlane nie powoduje zmian w istniejącym układzie drogowym.

### 6.0. OPIS ZMIAN W ORGANIZACJI RUCHU

Prace przy remoncie stropu istniejącej komory ciepłowniczej realizowane będą przy zajęciu chodnika.

Etapy realizacji prac:

- Etap 1 – zabezpieczenie miejsca, w którym prowadzone będą prace. Prace realizowane będą przy zajęciu chodnika. Po zakończeniu prac na odcinku wyłączonym z ruchu Wykonawca pozostawi pas drogowy w stanie umożliwiającym poruszanie się pojazdów.
- Etap 2 – w czasie wyładunku materiałów lub wykonywania prac z zajęciem części jezdni (np. betonowanie) ze względów bezpieczeństwa zamyka się ciąg pieszego na długości realizowanych prac. Po zakończeniu prac na odcinku wyłączonym z ruchu Wykonawca pozostawi pas drogowy w stanie umożliwiającym poruszanie się pojazdów.

Strefa robót oznakowana będzie znakami ostrzegawczymi A-14, A-12c oraz wprowadzone będzie ograniczenie do 30km/h. Bezpośrednia strefa robót wygradzona będzie urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego (U-20c), a ciąg pieszy na miejscach postojowych wygradzony będzie separatorami U-25c.

#### Warunki techniczne oznakowania

- Znaki pionowe istniejące, kolidujące z tymczasowym oznakowaniem zostaną zastąpione lub obrócone na czas obowiązywania tymczasowej organizacji ruchu.
- Zabezpieczenie i oznakowanie robót musi być dostosowane do utrudnień na drodze, a także zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym prace.
- Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należyтым stanie przez okres trwania robót.
- Konstrukcja stojaków użytych do mocowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu muszą zapewniać ich stabilność.
- Wykonawca robót zapewni nadzór nad znakami i urządzeniami zabezpieczającymi, a w przypadku ich zniszczenia natychmiast wymieni i uzupełni.
- Tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka.
- Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej lub żółtej, wyposażonej w elementy odblaskowe o barwie żółtej lub pomarańczowej.
- Ręczne kierowanie ruchem winno być przeprowadzone przez osoby przeszkolone w tym zakresie posiadające aktualne zaświadczenie o ukończeniu takiego szkolenia
- Pojazdy wykonujące czynności na drodze muszą wysyłać światło ostrzegawcze barwy pomarańczowej.
- Dbłość o stan techniczny tych urządzeń oraz znaków należy do obowiązków Wykonawcy robót.
- Po zakończeniu prac na odcinku wyłączonym z ruchu Wykonawca pozostawi pas drogowy w stanie umożliwiającym poruszanie się pojazdów i pieszych.

Szczegóły organizacji przedstawiają załączone rysunki.

#### 7.0. OZNAKOWANIE

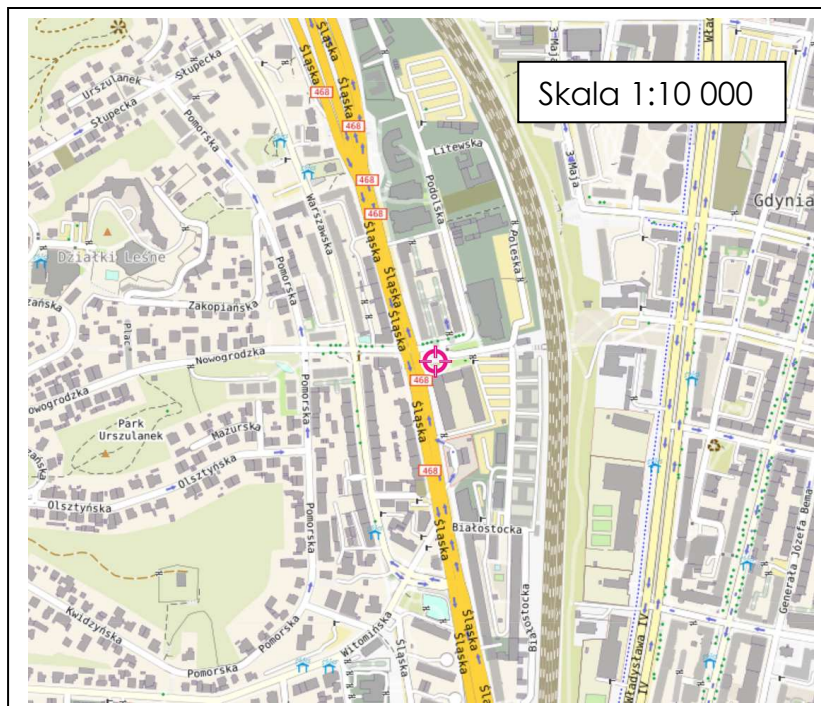
Oznakowanie zastosowane do tymczasowej organizacji ruchu – zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.:

- drogi gminne - znaki średnie, z folii typ 2.

#### 8.0. TERMIN

Planowany termin wprowadzenia oznakowania: 19.08.2024 r. – 10.07.2025 r.

## 9.0. LOKALIZACJA



Sporządził:

Grzegorz Graban

## **B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**