

KONSORCJUM DWÓCH FIRM

FIRMA NR 1



BIURO PROJEKTÓW

80-336 Gdańsk ul. Czyżewskiego 32A/4 NIP 584-195-01-16 tel: 0602-773-483 lub (058) 559-89-13
e-mail: arch4@poczta.onet.pl

Właściciel mgr inż. arch. Zbigniew Włodarek

FIRMA NR 2

STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW WODNYCH I MELIORACYJNYCH

ZAŁOŻONE W 1911 ROKU ZARZĄD GŁÓWNY 00-043 WARSZAWA, UL. CZACKIEGO 3/5

Biuro Zarządu Głównego tel./fax 827 38 50 Dział Finansowy tel. 827 38 78

NIP 526-000-10-51 Regon 007021838

Pełnomocnik: mgr Celina Małek

Inwestor:

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni
ul. Chrzanowskiego 10 81-338 Gdynia

Projekt wykonawczy
Plan zagospodarowania terenu + BIOZ
dla przedsięwzięcia:
„Budowy falochronu osłonowego w porcie
rybackim w Pucku”

Falochron zachodni.

działki nr: Morskie Wody Wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej, 99, 100, 197/3,
197/4, 198

Zgodnie ze sprawą nr referencyjny OP3-JG-3800-30/10

Projektowali: urb.i architekturę mgr inż. arch. Zbigniew Włodarek nr upr.ZGP-III-630/554/77

sprawdzili: urb i architekturę mgr inż. Jerzy Pluta nr upr 956/Gd/73

Gdańsk. styczeń.2011r

1.0. Dane informacyjne:

1.1. Inwestor i zlecniodawca:

**Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni
ul. Chrzanowskiego 10 81-338 Gdynia**

1.2. Jednostka projektowa Konsorcjum firm:

firma nr 1 **BIURO PROJEKTÓW „ARCH-4”**

80-336 Gdańsk ul. Czyżewskiego 32A/4 NIP 584-195-01-16

tel: 0602-773-483 lub (058) 559-89-13 e-mail: arch4@poczta.onet.pl

właściciel: mgr inż. arch. Zbigniew Włodarek

firma nr 2 **STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW WODNYCH I
MELIORACYJNYCH**

ZAŁOŻONE W 1911 ROKU

ZARZĄD GŁÓWNY 00-043 WARSZAWA, UL.CZACKIEGO 3/5

Biuro Zarządu Głównego tel./fax 827 38 50

Dział Finansowy tel. 827 38 78

NIP 526-000-10-51 Regon 007021838 Pełnomocnik: mgr Celina Małek

1.3. Określenie inwestycji i adres inwestycji:

„Budowy falochronu osłonowego w porcie rybackim w Pucku”

Falochron zachodni.

**działki nr: Morskie Wody Wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej, 99, 100, 197/3,
197/4,198 w PUCKU woj. POMORSKIE w rejonie istniejącego portu rybackiego.**

Zgodnie ze sprawą nr referencyjny OP3-JG-3800-30/10

1.4. Stadium dokumentacji: **Projekt wykonawczy.**

2.0. Podstawa formalno-prawna i materiały służące do opracowania dokumentacji.

2.1. Umowa z Inwestorem nr TI.2.JB/7/I/82/10 dnia 15.06.2010r

2.2. Program i wytyczne zawarte w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia
zgodnie ze sprawą nr referencyjny OP3-JG-3800-30/10

2.2.”Wielowariantowa Koncepcja Budowy Falochronu Osłonowego w Porcie Rybackim w Pucku” opracowana przez INGEO 81-456 Gdynia, ul Kopernika 78 autorzy Dr inż. Marcin Blockus i mgr inż. Piotr Cieślak współpraca mgr inż.. Małgorzata Wysoka i mgr inż. Marta Turakiewicz opracowanie Gdynia październik 2009r (zgodnie z wariantem II zatwierdzonym przez Inwestora do realizacji)

2.3. Obowiązujący plan miejscowy tereny oznaczone P18PM, P19PM i P003ZN. Zgodnie z pismem Urzędu Miasta nr 7332-25/10 z dnia 23.09.2010r stwierdzono zgodność z ustaleniami planu miejscowego zatwierdzonego Uchwałą Nr XLVI/4/2010 Rady Miasta Pucka z dnia 25 lutego 2010r (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 62, poz. 1041).

3.0. Określenie stanu prawnego inwestycji.

Projektowana inwestycja zlokalizowana została na działkach nr: Morskie Wody Wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej, 99, 100, 197/3, 197/4,198 w PUCKU woj. POMORSKIE w rejonie istniejącego portu rybackiego.

=====

Określenie właściciela: Morskie Wody Wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej – Skarb Państwa, działka nr 99 Skarb Państwa, nr100 Skarb Państwa, nr197/3 Gmina Miasta Puck, nr197/4 Gmina Miasta Puck, nr198 Skarb Państwa.

4.0. Omówienie programu przedsięwzięcia inwestycyjnego.

„Budowy falochronu osłonowego w porcie rybackim w Pucku”

Falochron zachodni.

działki nr: Morskie Wody Wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej, 99, 100, 197/3, 197/4, 198 w PUCKU woj. POMORSKIE w rejonie istniejącego portu rybackiego.

Zgodnie ze sprawą nr referencyjny OP3-JG-3800-30/10

Niniejsze opracowanie obejmuje budowę falochronu zachodniego zgodnie z koncepcją IN GEO Gdynia Projekt nr TI-2-JB/25/II/82/09 wersja II

Poniżej zaczerpnięto obszerny opis z koncepcji IN GEO dotyczący niniejszej inwestycji. Cytujemy:

„LOKALIZACJA TERENÓW OBJĘTYCH INWESTYCJĄ

Teren portu rybackiego i przewidywanej rozbudowy mariny przynależy administracyjnie do miasta Puck i leżą w jego północnej części. Omawiane tereny położone są na Kaszubach u ujścia rzeki Płutnicy do Zatoki Puckiej w północno-wschodniej części Kępy Puckiej na Pobrzeżu gdańskim. Charakterystyczną cechą tego regionu jest występowanie wyodrębnionych płatów wysoczyznowych o wysokości kilkudziesięciu metrów, rozdzielonych formami dolinowymi (tzw. "kępy"), ponadto mierzei i rozległej delty Wisły.

Ze względu na położenie, klimat regionu ma cechy nieco bardziej kontynentalne, zimą jest tam chłodniej niż w przypadku pozostałych makroregionów Pobrzeża Południowobałtyckiego.

Pobrzeże Kaszubskie jest mezoregionem fizycznogeograficznym

(nr regionalizacyjny 313.51), znajdujący się na obszarze administracyjnym Gdańska, Sopotu, Gdyni oraz powiatów wejherowskiego i puckiego, wszystkie te powiaty leżą w województwie pomorskim. Pobrzeże Kaszubskie jest częścią Pobrzeża Gdańskiego.

Występują tu kępy: Ostrowska, Swarzewska, Pucka, Oksywska i Redłowska, kępy są poprzedzielane pradolinami. Przez mezoregion przepływa wiele krótkich rzek wpływających do Zatoki Puckiej. Pod względem gospodarczym widać znaczną różnicę pomiędzy północą a południem. Południowa część regionu cechuje się wysokim stopniem urbanizacji i industrializacji (między innymi Port w Gdyni). Część północna regionu wykorzystywana jest przede wszystkim turystycznie jednakże znajdują się tu też porty rybackie: port Puck i port Władysławowo.

Pobrzeże Kaszubskie jest rejonem o dość wydłużonym kształcie. Granicą wschodnią stanowi wybrzeże Morza Bałtyckiego oraz, na krótkim fragmencie, na południu Mierzeja Wiślana. Północnym fragmentem wschodniej granicy jest wcinająca się w morze Mierzeja Helska. Od północy Pobrzeże Kaszubskie graniczy z Morzem Bałtyckim. Zachodnią granicę mezoregionu tworzą (od północy) Wybrzeże Słowińskie, Wysoczyzna Żarnowiecka, Pradolina Łeby i Redy oraz Pojezierze Kaszubskie, z którym Pobrzeże Kaszubskie ma najdłuższą granicę (oprócz morza). Granicę od południa zamykają w Gdańsku żuławy Wiślane. Pod względem administracyjnym mezoregion leży na terenie powiatów: miasto Gdańsk, miasto Sopot, miasto Gdynia, wejherowskiego i puckiego.

Port Puck tworzą dwa baseny portowe oddzielone plażą i obiektami Harcerskiego Ośrodka Morskiego. Poza basenem Rybackim i basenem Jachtowym, na zachód od portu znajdują się także nie użytkowane baseny pozostałe po dawnym lotnisku nadmorskim.

Według rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 1999 roku, port morski w Pucku obejmuje obszar od wschodniego falochronu basenu Jachtowego do rowu melioracyjnego przy zachodniej części basenu Rybackiego, a także obszar do ulic Tadeusza Kościuszki i żeglarzy.

Ruchem statków kieruje Bosmanat Portu Puck podległy pod Kapitanat Portu Władysławowo. Infrastrukturą portową administruje Urząd Morski (Port Rybacki) w Gdyni

=====

oraz miasto Puck (Marina)”.

„Obydwie jednostki funkcjonalne portu zabezpieczone są przed oddziaływaniem falowania jedynie na pewnych odcinkach. Zarówno falochron pływający jak i falochron półwyspowy mariny nie zapewniają należytej ochrony przed falowaniem, a co najważniejsze ich wzajemna współpraca w ochronie obszarów portowych właściwie nie występuje. Cechą charakterystyczną jest całkowity brak osłonięcia od falowania i wiatrów z kierunku N do NE.

4 ZAŁOŻENIA KONCEPCYJNE

Zgodnie z specyfikacją warunków zamówienia przedmiotem zamówienia jest opracowanie koncepcji projektu budowy falochronu osłonowego dla Portu Rybackiego w Pucku.

Proponowane w koncepcji rozwiązania oparte są na propozycji IV wariantu opracowania „Rozbudowa portu w Pucku – wstępna analiza warunków falowych i transportu rumowiska” BMT Cordah 2008. Geometria projektowego założenia budowlanego oparta jest na koncepcji architektonicznej „Via Marina – Ekologiczny port jachtowy w Pucku” Aren Architects, 2009 oraz założeniach ekonomicznych tego przedsięwzięcia opracowanych przez Frąszczak i inni (2003) dotyczących wybudowania nowej, docelowej mariny jachtowej w Pucku, w której znajdują się miejsca cumownicze dla ponad 500 jednostek.

Opracowany raport zawiera analizę finansową przedsięwzięcia, pokazuje potencjalne źródła finansowania oraz zamieszcza podstawowe informacje techniczne dotyczące planowanej mariny. Opracowane koncepcje umożliwiają połączenie projektowanych falochronów portu rybackiego z infrastrukturą portu jachtowego.

Zgodnie z specyfikacją zamówienia koncepcja wykonana miała być w min. 2 wariantach, w toku analiz zjawisk falowych i funkcjonalności portu pod względem możliwości cumowania mniejszych jednostek opracowano 4 warianty układu falochronów osłonowych. Jednostka reprezentatywna dla opracowanych koncepcji spełnia następujące wymagania:

- długość: $L_c=25m$,
- szerokość: $B=8m$,
- zanurzenie: $T_c=3m$.

Głównym celem projektu Via Marina jest stworzenie rozwiązania kompleksowego, zaspokajającego zarówno potrzeby Urzędu Miasta Puck, jak i Miejskiego Ośrodka Kultury, Sportu i Rekreacji w Gminie Puck oraz ludności miasta. Zgodnie z zawartymi w opisie uwagami projekt powstał w oparciu o wyraźną potrzebę rozwiązań architektoniczno-urbanistycznych rozbudowy istniejącego już portu jachtowego.

Jednocześnie rozbudowa ma w sobie łączyć elementy portu rybackiego z tradycją połowów i przetwórstwa, rewitalizując i rozbudowując tradycje rybackie. Obecna infrastruktura portu rybackiego nie zabezpiecza w właściwy sposób warunków spokojnego postoju.

W niesprzyjających warunkach meteorologicznych użytkowanie basenu rybackiego jest praktycznie niemożliwe. Brak odpowiednio osłoniętego zaplecza postojowego w ewidentny sposób ogranicza funkcjonalność portu. Dotychczasowe doraźne inwestycje mające na celu zabezpieczenie przed falowaniem portu rybackiego nie przyniosły zakładanych rezultatów. W związku z powstaniem w ramach programu RYBY 2007-2013 Północno-Kaszubskiej Lokalnej Grupy Rybackiej uruchomione zostaną w 2010 roku środki finansowe mające na celu aktywację rybołówstwa na akwenie Zatoki Puckiej. Podjęcie tych działań niewątpliwie wpłynie na wzrost zapotrzebowania na dodatkowe usługi portowe, które nie mogą być realizowane aktualnym potencjałem basenu rybackiego w Porcie w Pucku.

Realizacja programu RYBY 2007-2013 umożliwi dofinansowanie operacji związanych z restrukturyzacją i reorganizacją działalności gospodarczej oraz na działania w których celem będzie wprowadzenie na rynek produktów rybackich o podwyższonej wartości, np. tradycyjnych. Dofinansowane będzie również tworzenie i rozwój alternatywnych systemów sprzedaży produktów rybackich, np. sprzedaży bezpośredniej.

Morski Instytut Rybacki w Gdyni od szeregu lat prowadzi intensywne działania zmierzające do odtworzenia zasobów najważniejszych gatunków ryb Zatoki do poziomu zapewniającego funkcjonowanie rybołówstwa łodziowego i wędkarstwa rekreacyjnego.

Poprzez aktywną ochronę, m.in. przez zarybianie, doprowadzić można do restytucji wielu gatunków ryb. Prowadzone działania umożliwią powrót lub zwiększenie możliwości

=====

połowowych wielu gatunków co niewątpliwie przełoży się na gospodarkę zasobami morskimi. Przykładem takiego programu jest realizacja z dużym powodzeniem „Redukcja ryb ciernikowatych i babki byczej w Zatoce Puckiej poprzez interwencyjne zarybienie Sandaczem”. Realizacja opisanego zadania jest elementem programu „Ryby dla Zatoki” wdrażanego pod auspicjami Komunalnego Związku Gmin we Władysławowie. Założeniem projektu jest odtworzenie naturalnej struktury ichtiofauny Zatoki Puckiej. Służyć temu mają m.in. zarybienia zagrożonymi gatunkami (płocią, szczupakiem, sieją) możliwe w oparciu o ich naturalne zasoby.

W analizowanej koncepcji kompleksowej rozbudowy Portu w Pucku założono że strefa rybołówstwa będzie przeznaczona do cumowania, remontu oraz zimowania jednostek pływających.

W związku z faktem, że projekt zakłada rozbudowę na terenach objętych programem „Natura 2000”, to głównym założeniem rozbudowy portu jest dbanie o środowisko naturalne, a właściwie pogodzenie wymagań komercyjnego wykorzystania natury z jej ochroną.

4.1 Układu portu rybackiego w koncepcji Via Marina

Przy realizacji koncepcji portu Via Marina podjęto wiele założeń funkcjonalnych mających na celu uwypuklenie jego ekologicznego i przyjaznego dla środowiska charakteru inwestycji. Między innymi samowystarczalne wytwarzanie energii z turbin wiatrowych QuietRevolutin® oraz paneli słonecznych rozmieszczanych na dachach planowanych zabudowań.

QuietRevolutin® to nowa forma wiatraków wertykalnych. Tego rodzaju Układ daje znaczną przewagę nad rozwiązaniem klasycznym, ponieważ wiatraki tego typu można lokalizować w bliskiej odległości od brzegu. W tych warunkach interferencje wiatrowe i zakłócenia falowe nie przeszkadzają w pracy wiatraków, a ich praca jest na tyle cicha, że można je lokalizować w miejscach przeznaczonych na czasowy pobyt ludzi.

Wyprodukowany prąd elektryczny umożliwi wykorzystanie tego medium do napędu urządzeń komunikacyjnych i transportowych wewnątrz portu”.

„W koncepcji Via Mariny przewidziano podział terenów portowych na trzy główne części:

Zachodnia - port turystyczny i rybacki

Centralna - port regatowy

Wschodnia - port motorowodny (istniejący port jachtowy)”

Koniec cytatu.

Zgodnie z założeniami SIWZ niniejsze opracowanie obejmuje tylko realizację falochronu zachodniego w porcie rybackim w Pucku zgodnie z drugim wariantem koncepcji opracowanej przez INGEO zgodnie z decyzjami Urzędu Morskiego w Gdyni.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest budowa falochronu osłonowego (zachodniego) z opaską, budowa nabrzeża niskiego oraz slipu.

W ramach budowy będą wykonane również sieci wodociągowe, kanalizacja deszczowa, sieci energetyczne oświetlenia, drogi i chodniki - dojazd i plac przed slipem.

5.0. Informacja o inwestycjach wspólnych i współzależnych.

Inwestycje wspólne i współzależne nie występują.

W celu przyszłej rozbudowy bosmanatu pozostawiono dodatkową studnię kanalizacji deszczowej celem umożliwienia przyszłego odwodnienia dachu przyszłego nowego bosmanatu. Zgodnie z ustaleniami z Urzędem Miasta w Pucku planowana była inwestycja polegająca na rozbudowie istniejącego bosmanatu. Jednak jej realizacja została przesunięta w czasie po wybudowaniu falochronu. Inwestycja ta nie koliduje z budową niniejszego falochronu i ma być dostosowana do ustaleń niniejszego opracowania.

=====

6.0. Opis istniejącego zagospodarowania terenu z omówieniem przewidywanych zmian, w tym adaptacji i rozbiórek.

Teren obecnie użytkowany jest jako port rybacki i plaża po stronie zachodniej istniejącego portu. Na terenie inwestycji nie występują obiekty kubaturowe również nie są projektowane obiekty kubaturowe. W sąsiedztwie istnieje bosmanat portu rybackiego. Od pozostałej części terenu granicę stanowi istniejąca ścieżka rowerowa wzdłuż brzegu. Teren jest zadrzewiony w rejonie zachodnim. Planuje się pozostawienie istniejącego drzewostanu bez zmian. Do rozbiórki przeznaczone są istniejące umocnienia brzegowe, fragment istniejącego nabrzeża, istniejący mostek zejściowy na pomost pływający oraz istniejący pomost pływający po stronie zachodniej istniejącego portu rybackiego.

7.0. Projektowane zagospodarowanie terenu.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest budowa falochronu osłonowego (zachodniego) z opaską, budowa nabrzeża niskiego oraz slipu. W ramach budowy będą wykonane również sieci wodociągowe, kanalizacja deszczowa, sieci energetyczne oświetlenia, drogi i chodniki - dojazd i plac przed slipem. Patrz plansza zagospodarowania terenu.

8.0. Opis ogólny budynków

W ramach niniejszego projektu nie występują budynki projektowane.

8.1. Zestawienie powierzchni.

Powierzchnia terenu zagospodarowania 1,83ha

9.0. Opis układu drogowego.

Projekt dróg na terenie budowy falochronu obejmuje budowę utwardzonego placu i niewielkiego chodnika przed slipem i jest opracowany w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Konstrukcja nawierzchni projektowana jest stosownie do Rozporządzenia jw. z uwzględnieniem zaleceń wynikających z geotechnicznych badań podłoża gruntowego. Projektuje się nawierzchnię z kostki betonowej. Nawierzchnię chodników projektuje się z kostki betonowej na podbudowie z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem. Opracowanie odrębnego projektu organizacji ruchu nie jest wymagane.

10.0. Opis proj. kanalizacji sanitarnej, deszczowej, CO, wodociągowej, gaz.

Projektuje się:- woda zimna, wykorzystywana do celów gospodarczych doprowadzona do typowych słupków postumentów z poborem wody, oświetleniem i czterema gniazdami poboru prądu. Woda rozprowadzana będzie wzdłuż nabrzeża pod nawierzchnią w rurach PE prowadzonych w osłonie, uszczelnionej, z odwodnieniem studzienek rewizyjnych. Sieć wodociągowa użytkowana będzie tylko w okresie letnim. W okresie jesienno zimowym woda będzie z sieci spuszczona, a sieć przedmuchana. W zakupach należy ująć specjalną sprężarkę do przedmuchiwania sieci wodociągowej. Projektuje się siedem postumentów z możliwością podłączenia węży do poboru wody np. typu „Rolec”. Kanalizacja sanitarna nie występuje. Ścieki sanitarne nie występują. Kanalizacja deszczowa odprowadza wody deszczowe z projektowanych placów w rejonie nabrzeża i projektowanego slipu. Przechwycenie wody deszczowej i

=====

ewentualnej przelewającej się fali, projektuje się w formie pasów odwodnienia liniowego z odprowadzeniem do morza przez projektowany osadnik i separator.

Sieci CO nie występują.

Sieci gazowe nie występują.

Szczegóły patrz projekt wykonawczy branży sanitarnej.

11.0.Opis przyłączy energetycznych.

W ramach budowy falochronu osłonowego w porcie rybackim w Pucku wykonywane będzie oświetlenie terenu i oświetlenie falochronu w ścianie falochronu i z siedmioma punktami poboru prądu na falochronie w formie postumentów oświetleniowo zasilających typu np.: „Rolec” zawierającego cztery gniazda wtyczkowe, oprawę oświetleniową oraz kran do poboru wody z możliwością zwijania węża gumowego. Na końcu falochronu projektuje się latarnię nawigacyjną ze światłem zielonym nie wymagającą zasilania sieciowego (np. CARMANAH 702-GPS). Patrz projekt wykonawczy energetyczny.

12.0.Zagadnienia akustyczne.

Nie projektuje się specjalnych zabezpieczeń akustycznych.

13.0.Osoby niepełnosprawne.

Nie projektuje się budynków.

Obiekty posiadają bezprogowy dostęp dla inwalidy.

14.0.Opis elementów małej architektury i zieleni

Na terenie zagospodarowania falochronu projektuje się ławki betonowe wbudowane w ścianę nabrzeża falochronu. Kosze na śmieci istnieją w rejonie bosmanatu oraz będą projektowane w ramach rozbudowy bosmanatu (odrębny projekt)

W projekcie rozbudowy bosmanatu projektowane są stojaki do suszenia sieci rybackich. W rejonie nabrzeża niskiego w nawierzchni projektuje się specjalne stanowisko do płukania i suszenia sieci z specjalnym odwodnieniem.

Na terenie opracowania istnieją drzewa w rejonie zachodnim istniejącej plaży.

Pozostawiono bez zmian. W czasie budowy wokół drzew wykonywać należy specjalne zabezpieczenie, aby nie doszło do uszkodzenia drzew. Należy wykonać działania pielęgnacyjne z przycięciem gałęzi, przez wyspecjalizowaną firmę ogrodniczą.

Na terenie wolnym od utwardzeń opisanym na planie zieleni, projektuje się nasadzenie nowej trawy na humusie projektowanym w projekcie drogowym. Na nowych trawnikach należy wykonać warstwę 20cm humusu i nasadzić trawę oraz niskie płożące iglarki w ilości 500szt. Prace powinna wykonać wyspecjalizowana firma ogrodnicza stosując stosowne dosypywanie ziemi urodzajnej, nawozów i kory dekoracyjnej. Nasadzenia powinny być dostosowane do wykonywania w odpowiedniej porze roku z roślinami wyhodowanymi w doniczkach. Proponuje się jałowiec płożący 200szt, jałowiec pfitzera 100szt, jałowiec wirginijski 200szt. Punkty bezpieczeństwa, koła ratunkowe, drabinki, bosaki, maszty flagowe, knagi, słupki cumownicze, specjalne rury bezpieczeństwa wzdłuż nabrzeża niskiego, punkty pomiarowe, patrz wyposażenie opisane w projekcie konstrukcyjno – hydrotechnicznym. Slip patrz projekt konstrukcji.

15.0.Opis ochrony przeciwpożarowej.

Dane charakteryzujące projektowanego falochronu pod względem ochrony przeciwpożarowej.

=====

a. Lokalizacja: Puck Falochron zachodni.
działki nr: Morskie Wody Wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej, 99, 100, 197/3,
197/4, 198

b. Rodzaj inwestycji: budowa falochronu osłonowego zachodniego z
nabrzeżem niskim i slipem + sieci wody + sieci kanalizacji deszczowej + sieci
energetyczne i oświetlenia falochronu,

c. Inwestor: Dyrektor Urzędu Morskiego Gdynia
ul. Chrzanowskiego 10

d. Wykonawca dokumentacji: Biuro Projektów „Arch 4” Gdańsk i SITWiM
Warszawa

e. Autor projektu plan zagospodarowania:
mgr inż. arch. Zbigniew Włodarek
uprawnienia projektowe ZGP-III-630/554/77

f. Wysokość i ilość kondygnacji: - nie projektuje się budynków

g. ilość kondygnacji: - nie projektuje się budynków

h. Powierzchnia użytkowa: - nie projektuje się budynków

i. Odległość od obiektów sąsiadujących:
Najbliżej istniejące obiekty znajdują się w odległości powyżej 8m

j. Parametry pożarowe materiałów i substancji palnych: - nie projektuje się
budynków i innych materiałów i substancji palnych.

**k. Ocena zagrożenia wybuchem pomieszczeń oraz powierzchni
zewnętrznych:** zagrożenie wybuchem nie występuje.

**l. Kategoria zagrożenia ludzi. Przewidywana ilość osób w poszczególnych
pomieszczeniach i na każdej kondygnacji:**
- nie projektuje się budynków

**ł. Klasa odporności ogniowej i stopnia rozprzestrzeniania ognia elementów
budowlanych:**
- nie projektuje się budynków

**m. Warunki ewakuacji, oznakowania na potrzeby ewakuacji dróg i pomieszczeń
,oświetlenia awaryjnego (bezpieczeństwa ewakuacyjnego i przeszkodowego):**
- nie projektuje się budynków

n. Sposób zabezpieczenia przeciwpożarowego instalacji użytkowych: :
- nie projektuje się budynków.
Na działce w sąsiedztwie zlokalizowany jest hydrant zewnętrzny na sieci
wodociągowej istniejącej. Usytuowanie falochronu bezpośrednio nad morzem.

=====

o. Wyposażenie w podręczny sprzęt gaśniczy i urządzenia ratownicze, wraz z ich rozmieszczeniem:

W rejonie falochronu będą rozmieszczone punkty bezpieczeństwa, patrz odrębne opracowanie konstrukcyjne i wyposażenia. Punkty bezpieczeństwa należy zorganizować również w czasie budowy.

p. Zaopatrzenie wodne do zewnętrznego gaszenia pożaru:- nie projektuje się budynków. Istnieje możliwość dojazdu bezpośrednio do nabrzeża i dostępu do morza.

r. Drogi pożarowe: Dojazd pożarowy istniejący w rejonie bosmanatu.

16.0. Opis warunków gruntowo wodnych.

Odpis z dokumentacji geologicznej GEOTEST z września 2010r nr umowy 142/10
„Warunki geotechniczne podłoża gruntowego

2.1. Charakterystyka podłoża

Budowa geologiczna dokumentowanego terenu wykazuje małe zróżnicowanie.

W profilach geotechnicznych stwierdzono występowanie utworów czwartorzędowych holoceniskich.

Utwory holoceniskie: gleba, nasypy niekontrolowane, torfy namuły piaszczyste, piaski drobne próchniczne, piaski drobne, piaski średnie, piaski grube, żwiry.

Układ w/w osadów i miąższości poszczególnych warstw obrazują załączone przekroje geotechniczne (zał. graf. nr 5-8).

Szczegółowe dane i parametry geotechniczne odnośnie przewierconych warstw, uzyskane z badań laboratoryjnych podano w zestawieniu wyników badań laboratoryjnych (zał. nr 11).

Wartości charakterystyczne i współczynniki materiałowe gruntów ustalono na podstawie badań terenowych, laboratoryjnych oraz normy PN-81/B-03020 i podano w zestawieniu tabelarycznym (zał. nr 12).

3. Wnioski i zalecenia techniczne

Na podstawie dokonanych badań i przedstawionych materiałów można wyciągnąć następujące wnioski:

3.1. Warunki gruntowo – wodne są niekorzystne ze względu na:

- zaleganie w podłożu gruntów słabonośnych,
- wysoki poziom wód gruntowych,
- agresywny charakter wód gruntowych.

3.2. Do gruntów słabonośnych należą:

- gleba,
- nasypy niekontrolowane,
- grunty warstw: Ia, Ib.

3.3. Jako podłoże nośne należy traktować grunty warstw: II, III, IV, V.

3.4. Glebę i nasypy niekontrolowane, jako grunty słabonośne należy usunąć z podłoża, a ewentualne nierówności uzupełnić podsypką piaszczysto-żwirową, zagęszczoną.

Glebę zwałować w pryzmy o wysokości max 2,0 m do dalszego wykorzystania.

3.5. Sprawdzenie stanów granicznych wg. PN-81/B-03020 należy obliczać na podstawie wartości charakterystycznych podanych w tabeli (zał. nr 12).

=====

Do obliczeń należy przyjmować współczynnik materiałowy dla gruntów bardziej niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa budowli.

3.6. Wartość współczynnika korekcyjnego (PN-81/B-03020, punkt 3.3.4.) należy dodatkowo zmniejszyć mnożąc przez 0,9 ze względu na zastosowanie metody B oznaczania niektórych parametrów geotechnicznych.

3.7. Podłoże należy traktować jako warstwowe.

3.8. Obiekt proponujemy posadzić bezpośrednio na sztucznie wzmocnionym podłożu (podsypce piaszczysto – żwirowej o miąższości $h \geq 0,5$ m i stopniu zagęszczenia $I_{D(n)} \geq 0,70$). W podsypce ułożyć geosyntetyki np. geokratę typu TriAx. W przypadku zastosowania geosyntetyków, prace należy poprzedzić obliczeniami.

Ze spągu podsypki należy zapewnić odpływ wody gruntowej.

3.9. W podłożu mogą wystąpić grunty słabonośne nie uchwycone wierceniami.

3.10. Odbioru dna wykopu i podsypki winien dokonać uprawniony geolog.

Wszystkie roboty ziemne prowadzić pod nadzorem uprawnionego geologa.

3.11. Wahania wód gruntowych szacuje się na - 0,5 do + 1,0 m w stosunku do podanego w dokumentacji.”

Geologię opracował mgr Edward Szczepański Geolog.

Dane szczegółowe patrz opracowana we wrześniu 2010 dokumentacja geologiczna.

17.0. Określenie wpływu inwestycji na środowisko.

Inwestycja nie powoduje szkodliwego wpływu na środowisko. Szczegóły patrz Operat Wodno Prawny.

18.0. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. (BIOZ)

Projektantami obiektu są projektanci wymienieni na stronach tytułowych projektu budowlanego.

a) Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów :

Projektowane zamierzenie stanowi budowę Falochronu zachodniego osłonowego z falochronem niskim i slipem.

Nie przewiduje się etapowania inwestycji. Nie projektuje się budynków.

Opis realizacji patrz projekt konstrukcyjny.

b) Wykaz istniejących obiektów budowlanych :

Na terenie inwestycji nie występują istn. obiekty kubaturowe. W sąsiedztwie istnieje bosmanat.

c) Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi :

Na terenie działki nie występują elementy zagospodarowania mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi oprócz istniejącej sieci i elementów betonowych. Cały teren placu budowy winien być ogrodzony i oznakowany; osoby postronne nie mogą mieć wstępu na teren budowy. Przed przystąpieniem do robót ziemnych konieczne jest zbadanie terenu, czy nie ma na nim w miejscu przewidywanych wykopów przewodów uzbrojenia podziemnego. Należy wykonać badania saperskie czy nie występują niewypały z okresu wojny.

=====

W przypadku prowadzenia robót w rejonie istniejących sieci należy przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności i zabezpieczenia, a roboty prowadzić pod ścisłym nadzorem postępując zgodnie z dokumentacją i uzgodnieniami.

d) Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaj zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia :

Zagadnienia konstrukcyjne, hydrotechniczne, energetyczne, sanitarne i drogowe patrz BIOZ danej branży. Przy wykonywaniu wykopów z użyciem sprzętu mechanicznego, należy przestrzegać szczególnych warunków bezpieczeństwa, związanych z pracą i obsługą maszyn, które stanowią zagrożenie dla osób zatrudnionych lub znajdujących się w pobliżu. Skarpy ewentualnych wykopów szerokoprzestrzennych zabezpieczyć przed osunięciem. Ziemię z w/w wykopów składować w pryzmach, zabezpieczonych przed osunięciem. Wykopy należy zabezpieczyć przed zalewaniem przez wody powierzchniowe.

W wypadku wykonywania wykopów wąskoprzestrzennych ściany wykopów powinny być zabezpieczone odpowiednio wykonanym deskowaniem. Przed rozpoczęciem wylewania betonów, fundamentów należy sprawdzić stateczność i wytrzymałość zabezpieczenia ścian lub skarp wykopu. Robotnicy powinni schodzić do wykopów po drabinach lub pochylniach z desek z nabitymi listwami. Nie wolno robotnikom zatrudnionym przy robotach przebywać w kabinach obsługujących podnośniki i żurawie, jeździć na pomoście wyciągu szybowego lub masztowego, jak również w czasie pracy żurawi stać lub przechodzić pod zawieszonym na haku ciężarem. Przy wykonywaniu z rusztowań należy sprawdzić stan pomostów, kozłów lub rur stalowych i ich połączeń. W czasie prac na rusztowaniach lub pomostach nie wolno obciążać pomostów nadmiernym zapasem materiałów. W miejscach przygotowywania betonów powinny być wywieszone tablice ostrzegające pracujących o grożącym im niebezpieczeństwie porażenia prądem. Pracownicy obsługujący mieszarki i betoniarki powinni być dodatkowo przeszkoleni w zakresie przepisów BHP, obowiązujących przy obsłudze maszyn. Wszyscy pracownicy winni być wyposażeni w odpowiednią dla danego stanowiska pracy, odzież roboczą i środki ochrony indywidualnej.

Dźwig budowlany musi być prawidłowo zakotwiony i wypoziomowany. Rusztowania używane podczas budowy muszą być prawidłowo wykonane i prawidłowo zamocowane (zakotwione). Nie dopuszczalne są chwiejne rusztowania, ruchome deski, rusztowania bez odbojnic, poręczy itp. Przy wykonywaniu robót zbrojarskich należy zachować następujące warunki BHP: prostowanie stali zbrojeniowej powinno się odbywać na wydzielonym i ogrodzonym placu, w razie braku ogrodzenia odległość stanowisk pracy przeznaczonych do prostowania stali powinna wynosić co najmniej 2,0 m; robotnicy zatrudnieni przy czyszczeniu stali powinni być zaopatrzeni w ochronne okulary. Przy przenoszeniu lub układaniu zbrojenia w pobliżu przewodów elektrycznych pod prądem, należy zastosować środki zabezpieczające przed krótkim spięciem i porażeniem. Wszelkie maszyny budowlane powinny mieć osłonięte ruchome części mechanizmów, a w trakcie ich pracy zabrania się ich czyszczenia i smarowania. Operatorzy sprzętu montażowego muszą mieć uprawnienia do obsługi tych maszyn. Montażyści powinni przechodzić badania okresowe lekarskie. Do pracy na wysokości nie można dopuszczać ludzi nawet z drobnymi okresowymi uszkodzeniami ciała. Kategorycznie zabroniona jest praca pod wpływem alkoholu. Robotnicy wykonujący prace na wysokościach powinni być zabezpieczeni przed

=====

upadkiem (szelki bezpieczeństwa i liny zabezpieczające). Zalecane jest używanie aparatów bezpieczeństwa. W rejonie pracy nad morzem należy zorganizować odpowiednie punkty bezpieczeństwa z kołami ratunkowymi zaopatrzonymi w linki bezpieczeństwa i bosaki.

e) Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do robót szczególnie niebezpiecznych:

Wszyscy pracownicy muszą być, przed przystąpieniem do robót, przeszkoleni pod względem BHP. Personel techniczny i członkowie brygad montażowych wraz z operatorami, powinni być wyszkoleni w zakresie technologii montażu oraz okresowo przechodzić wszechstronne przeszkolenie w zakresie techniki bezpieczeństwa pracy przy robotach montażowych. Przed rozpoczęciem montażu należy personel techniczny i członków brygady montażowej wraz z operatorami sprzętu, dokładnie zapoznać z technologią montażu danego obiektu i przepisami bezpieczeństwa pracy (instrukcją montażową) oraz przyjętą sygnalizacją. Należy w tym zakresie przeprowadzić odpowiednie przeszkolenie. Wszyscy pracownicy powinni wiedzieć dokładnie, jakie prace, w jakiej kolejności i w jaki sposób powinni wykonywać (nad tym muszą czuwać Majster i Kierownik Budowy).

f) Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z prowadzenia robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie :

Budowa ani jej sąsiedztwo nie znajdują się w strefie szczególnego zagrożenia zdrowia. Kierownik Budowy i Inspektor Nadzoru mają obowiązek odbierać roboty, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo budowy (np. sprawdzenie zabezpieczenia wykopu przed osunięciem, odbiór zbrojenia ułożonego przed zalaniem, prawidłowego wiązania , prawidłowego wykonania żelbetów i ułożenia zasypywania kamieniami falochronu osłonowego itp.). Robotnicy podczas wykonywania prac budowlanych muszą używać kasków ochronnych i odzieży roboczej (odpowiedniej do wykonywanych prac i temperatury zewnętrznej). Na budowie powinien się znajdować wykaz telefonów do służb, z którymi należy się kontaktować w razie nieszczęśliwego wypadku (Pogotowie Ratunkowe, Straż Pożarna, Pogotowie Energetyczne itp.). Materiały i substancje stwarzające niebezpieczeństwo powinny być przechowywane zgodnie z wytycznymi producenta i zabezpieczone przed dostępem niepowołanych osób. Cały teren budowy winien być ogrodzony i oznakowany – bez możliwości wstępu dla osób niepowołanych. Na placu budowy winien być wykonany przez Kierownika Budowy Plan BIOZ i Plan Zagospodarowania Placu Budowy, w którym zaznaczone były by :

- barak kierownictwa i zaplecza socjalnego budowy, w.c. przenośne;
- wydzielony dojazd do placu budowy, drogi utwardzone tymczasowe;
- torowiska dźwigów;
- miejsca składowania pryzm z wykopów;
- miejsca składowania materiałów budowlanych;
- miejsce wykonywania zbrojenia;
- miejsca poboru energii elektrycznej i wody oraz tymczasowe sieci;
- węzeł betoniarski itp.

=====

Dokumentacja budowy oraz dokumenty niezbędne do prawidłowej eksploatacji maszyn używanych w trakcie realizacji budowy przechowywane winny być w Biurze Kierownika Budowy i zabezpieczone przed dostępem osób niepowołanych. Wszystkie prace budowlane winny być wykonywane pod fachowym nadzorem, zgodnie z Warunkami Technicznymi Wykonywania i Odbioru Robót w Budownictwie, z zachowaniem obowiązujących norm.

19.0. Dane dotyczące eksploatacji górniczej.

Nie występuje eksploatacja górnicza.

20.0. Informacje dotyczące rejestru zabytków

Projekt wymaga uzgodnienia pod względem ochrony zabytków. Prace prowadzone będą pod stałym nadzorem archeologicznym. Patrz uzgodnienia konserwatora zabytków i archeologii.

21.0. Sieci gazu.

Nie projektuje się sieci gazu.

22.0 Lokalizacja budowa – plan miejscowy.

W obowiązującym planie miejscowym tereny oznaczone są P18PM, P19PM i P003ZN. Odpis z planu załączono poniżej w części nr II
Zgodnie z pismem Urzędu Miasta nr 7332-25/10 z dnia 23.09.2010r stwierdzono zgodność z ustaleniami planu miejscowego zatwierdzonego Uchwałą Nr XLVI/4/2010 Rady Miasta Pucka z dnia 25 lutego 2010r (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 62, poz. 1041).

Opis do planu zagospodarowania opracował:

mgr inż. arch. Zbigniew Włodarek
upr.nr.ZGP-III-630/554/77

II.Wykaz załączonych do projektu budowlanego uzgodnień.

1./ Kopia planu miejscowego DU WP nr62	
2./ Wrys z mapy ewidencyjnej	19.10.2010r
3./ Wypis z rejestru gruntów	19.10.2010r
4./ Urząd Morski notatka	13.07.2010r
5./ Urząd Morski	02.09.2010r
6./ Wydział Pomiarów Morskich	02.12.2010r
7./ Muzeum Archeologiczne	24.11.2010r
8./ Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej	20.10.2010r
9./ Urząd Morski notatka	15.10.2010r
10./ Urząd Miasta Puck zgodność z planem miejscowym	23.09.2010r
11./ Pom. Woj. Konserwator Zabytków	15.09.2010r
12./ Warunki ENERGA	16.11.2010r
13./ Uzgodnienie ENERGA	29.11.2010r
14./ PGK warunki	05.11.2011r
15./ Urząd Morski (ciśnienie)	24.11.2010r
16./ Urząd Miasta Uzgodnienie deszczówka	18.10.2010r
17./ PGK uzgodnienie	29.11.2010r
18./ Archeologia - Centralne Muzeum Morskie	14.02.2011r
19./ ZUDP	21.01.2011r