

„Przebudowa ul. Ogińskiego w Bydgoszczy - Przewężenie jezdni wschodniej na skrzyżowaniu z ul. Szymanowskiego ”



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH  
I KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ W BYDGOSZCZY

## MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA

### **„Przebudowa ul. Ogińskiego w Bydgoszczy Przewężenie jezdni wschodniej na skrzyżowaniu z ul. Szymanowskiego ”**

październik, 2021 r.

85-844 Bydgoszcz, ul. Toruńska 174a, tel. (0 ... 52) 582 27 23 • fax (0 ... 52) 582 27 77  
e-mail: [zarzad@zdmikp.bydgoszcz.pl](mailto:zarzad@zdmikp.bydgoszcz.pl), [www.zdmikp.bydgoszcz.pl](http://www.zdmikp.bydgoszcz.pl)  
REGON: 090476971

## Spis zawartości

### Część opisowa

#### *I. Opis techniczny*

CZĘŚĆ OPISOWA .....	3
I. OPIS TECHNICZNY .....	4
1. Dane ogólne .....	4
1.1. Inwestor.....	4
1.2. Podstawy opracowania .....	4
1.3. Przedmiot opracowania .....	4
1.4. Stan istniejący.....	6
2. Rozwiązania projektowe .....	7
2.1. Rozwiązanie sytuacyjne.....	7
2.2. Rozwiązanie wysokościowe.....	7
2.3. Przekroje poprzeczne .....	8
2.4. Odwodnienie .....	8
2.5. Konstrukcja nawierzchni .....	8
2.6. Zestawienie powierzchni projektowanych.....	9
3. Adaptacje i rozbiórki.....	9
4. Wycinki – gospodarka istniejącą szatą roślinną .....	9
5. Rozwiązanie kolizji z sieciami uzbrojenia podziemnego .....	10
6. Organizacja ruchu drogowego.....	10
7. Zajęcie terenu.....	11
8. Kanał technologiczny.....	11
9. Charakterystyka ekologiczna.....	11
10. Zalecenia dotyczące ochrony środowiska .....	11
11. Informacja BIOZ.....	12
12. Uwagi końcowe .....	13
13. Załączniki .....	14
CZĘŚĆ GRAFICZNA .....	15

### Część graficzna – załączniki:

Plan sytuacyjny w skali 1:500;  
Plan sytuacyjny w skali 1:500 (bez wypełnień)  
Plan zmian w organizacji ruchu 1:500;

## **CZĘŚĆ OPISOWA**

## I. OPIS TECHNICZNY

### 1. Dane ogólne

#### 1.1. Inwestor

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH I KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ W BYDGOSZCZY  
ul. Toruńska 174A, 85-844 Bydgoszcz

#### 1.2. Podstawy opracowania

Projekt opracowano w oparciu o następujące materiały:

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa z uzbrojeniem terenu,
- Obowiązujące przepisy i normy,
- Wizja lokalna w terenie.

#### 1.3. Lokalizacja

Rozpatrywana inwestycja położona jest na terenie miasta Bydgoszczy wzdłuż ul. Ogińskiego na osiedlu Śródmieście. (województwo kujawsko-pomorskie).

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest na następujących działkach:

**OBRĘB 165: 7, OBRĘB 168: 25/3, 25/5, 25/11**

Ul. Ogińskiego w Bydgoszczy:

Kategoria – droga wojewódzka nr 232

Klasa – główna



Fotografia nr 1. Lokalizacja projektowanego przewężenia jezdni ul. Ogińskiego.

#### 1.4. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy wschodniej jezdni ulicy Ogińskiego mający na celu przewężenie jezdni z układu trzypasowego na dwupasowy. Zakres prac obejmuje obszar przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego zlokalizowanego na wschodniej jezdni ul. Ogińskiego na skrzyżowaniu z ul. Szymanowskiego. Zakres przebudowy jezdni obejmuje odcinek około 120,0 m, obszar istniejącej jezdni bitumicznej o powierzchni około 309,0 m<sup>2</sup>, z czego ok. 284,0 m<sup>2</sup> zostanie przeznaczony pod zagospodarowanie zielenią, a ok. 25,0 m<sup>2</sup> przeznaczone jest na wykonanie chodnika, opaski i drogi dla rowerów w poszerzanym pasie dzielącym jezdnie.

Projektowane prace mają na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych oraz rowerzystów. Przejście to zlokalizowane jest bezpośrednio przy silnych generatorach ruchu tj. biblioteka Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, stadion Polonii Bydgoszcz oraz bazylika pw. św. Wincentego a Paulo.

Przejazd dla rowerzystów i przejście dla pieszych zostały zaprojektowane o szerokości równej przejazdowi i przejściu istniejącemu. Strefę oczekiwania dla pieszych i rowerzystów w pasie dzielącym należy wykonać z kostki betonowej typu „prostokąt”, kolorystykę kostki należy dobrać do stanu. W zakresie projektowanych prac jest również przełożenie infrastruktury dla osób niewidomych oraz niedowidzących w postaci płytek informacyjnych.

Zakres prac obejmuje pas drogowy ul. Ogińskiego, prace przy ustroju ulicznym polegać będą na przełożeniu krawężników w związku z lokalizacją przejścia dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym oraz na zagospodarowaniu zielenią likwidowanego fragmentu jezdni. Poza przełożeniem krawężników nie przewiduje się prac związanych z infrastrukturą techniczną. Do oświetlenia projektowanej infrastruktury pieszo – rowerowej posłuży oświetlenie już istniejące.

Planowane roboty polegają na:

- Rozbiórce istniejących krawężników w śladzie projektowanego przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerzystów oraz na odcinkach przed i za przejściem;
- Rozbiórce likwidowanej części jezdni;
- Przeprowadzeniu prac ziemnych,
- Wykonaniu korytowania pod projektowane rozwiązania,
- Wykonaniu nawierzchni ciągu rowerowego w pasie dzielącym z kostki betonowej typu „prostokąt” (kolor czerwony),
- Wykonaniu nawierzchni chodnika z kostki betonowej typu „prostokąt” (kolor szary) oraz wykonaniu opaski dzielącej z kostki betonowej typu „prostokąt” (kolor grafitowy),
- Ponowne ułożenie chodnikowych płytek ostrzegawczych dla osób niewidomych,
- Zagospodarowaniu zieleni.

Przedsięwzięcie o profilu komunikacyjnym swoim nie kolidują z istniejącym uzbrojeniem terenu. Wszelkie sieci podziemne nie wymagają jakiejkolwiek przebudowy – znajdują się pod istniejącą jezdnią, żadne studnie i zawory nie występują



**„Przebudowa ul. Ogińskiego w Bydgoszczy - Przewężenie jezdni wschodniej na skrzyżowaniu z ul. Szymanowskiego”**

w tym zakresie i nie jest w związku z tym wymagana jakakolwiek regulacja infrastruktury podziemnej. Krawężnik wraz z ławą odtworzony zostanie na tej samej głębokości. Istniejące uzbrojenie tj. kanalizacja deszczowa, kable energetyczne i teletechniczne trasowane jest w poprzek jezdni na stałej głębokości, dzięki czemu nie wystąpią kolizje między podczas wykonywania przedmiotowego zadania.

### **1.5. Stan istniejący**

Nawierzchnia jezdni w miejscu planowanej inwestycji jest w stanie dobrym, nie wymagającym remontu, materiały z rozbiórki należy odwieźć do magazynu ZDMiKP na ulicy Witebskiej. Materiał nieużyteczny z demontażu powinien zostać odwieziony zgodnie z przepisami porządkowymi i ochronie środowiska oraz w uzgodnieniu z właściwymi władzami na składowisko wybrane przez Wykonawcę, a obowiązek prowadzenia dokładnej ewidencji wywozu gruzu i materiałów nieużytecznych i przedkładania ich na każde żądanie ZDMiKP leży po stronie Wykonawcy. W stanie projektowanym ruch pieszych oraz rowerzystów odbywać się będzie na tych samych zasadach co w stanie istniejącym. Poprzez zwiększenie azylu oraz zmniejszenie ilości pasów jezdni skróci się czas przejścia przez jezdnię oraz poprawie ulegnie bezpieczeństwo pieszych oraz rowerzystów. Istniejące oświetlenie wertykalne nie ulegnie modyfikacji.



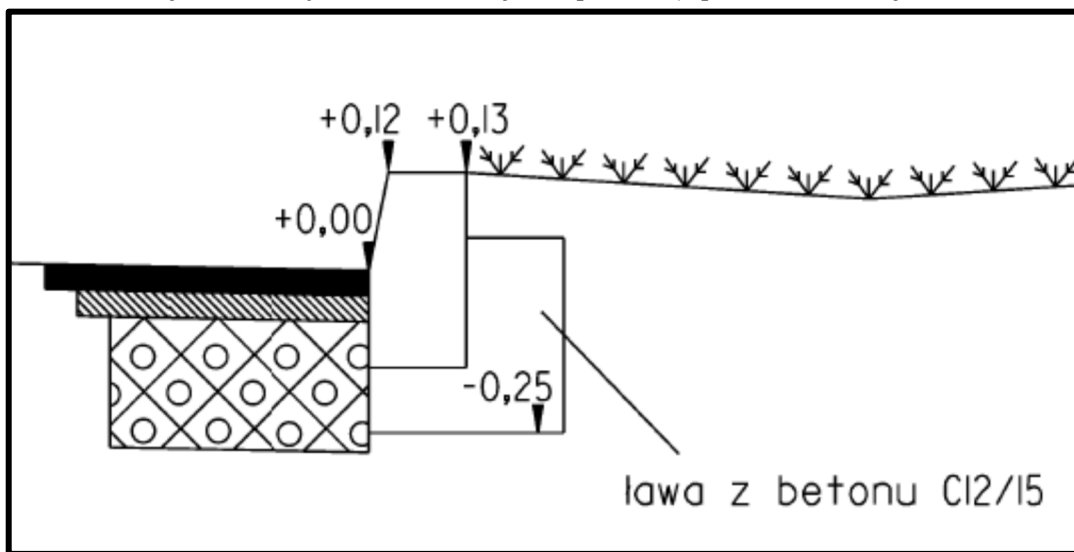
Fotografia nr 2. Przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerzystów przez ul. Ogińskiego.

## 2. Rozwiązania projektowe

### 2.1. Rozwiązanie sytuacyjne

Projekt przewiduje wykonanie przewężenia jezdni ul. Ogińskiego na odcinku około 120,0 m. W ramach wykonywanych prac nie planuje się przebudowy infrastruktury technicznej, krawężniki zostaną posadowione w tej samej technologii także przekrycie sieci nie ulegnie zmniejszeniu. Na projektowanym odcinku infrastruktura techniczna tj. sieć gazowa, energetyczna i teletechniczna prowadzona jest w poprzek ulicy, a więc nowy przebieg krawężnika nie został wytrasowany po istniejącej infrastrukturze technicznej. W obszarze jezdni przeznaczonej do rozbiórki nie znajdują się żadne studnie kanalizacji deszczowej.

Przewiduje się wykonanie obramowania z krawężników betonowych. Projektuje się krawężniki betonowe o wymiarach 15x30x100cm wykonane na ławie betonowej C12/15 z oporem sięgającym 2/3 wysokości krawężnika. Na przejściu dla pieszych projektuje się wykonanie obniżonego krawężnika (wys. 2cm powyżej poziomu jezdni) o wymiarach 15x22x100cm, z kolei na przejeździe rowerowym krawężnik obniżony ułożyć należy w poziomie jezdni. Nawierzchnię między istniejącą konstrukcją, a ponownie ułożonymi krawężnikami należy uzupełnić tj. pokazano na rysunku nr 1.



Rysunek nr 1. Sposób prawidłowego uzupełnienia brakującej nawierzchni bitumicznej.

Przejścia dla pieszych należy wyposażyć w zdemontowane płytki dla osób niewidomych i niedowidzących, polimerobetonowe antypoślizgowe płytki ułożyć w odległości 0,5m od krawędzi przejścia dla pieszych.

### 2.2. Rozwiązanie wysokościowe

Niweletę powiększanej wyspy azylu na przejściu dla pieszych i przejeździe dla rowerzystów należy dostosować wysokościowo do istniejącego terenu przy zachowaniu wymagań dotyczących spadków podłużnych. Kierunek spływu wody nie ulegnie zmianie względem stanu istniejącego.

### 2.3. Przekroje poprzeczne

Spadki poprzeczne na wyspie azylu wykonać jako jednostronne o pochyleniu w przedziale 2,0 – 3,0%.

### 2.4. Odwodnienie

Planowana budowa zakłada zastosowanie odwodnienia powierzchniowego za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do gruntu i istniejących wpustów ulicznych jezdni wschodniej ulicy Ogińskiego w pobliżu przedmiotowego przejścia dla pieszych oraz przejazdu rowerowego. Nowopowstała powierzchnia z kostki betonowej wynosić będzie ok. 25,0 m<sup>2</sup>. Powierzchnia jezdni przeznaczona pod zieleni to ok. 284,0 m<sup>2</sup> co odciąży istniejące wpusty. Wpusty zlokalizowane są przy drugiej krawędzi przewężanej jezdni, a więc układ odwadniania nie ulegnie zmianie.

### 2.5. Konstrukcja nawierzchni

#### ▪ Projektowana nawierzchnia z kostki betonowej typu „prostokąt”

Kostka betonowa typu „prostokąt” (szara/granitowa/czerwona)	gr. 6 cm
warstwa wyrównawcza z podsypki cementowo-piaskowej 1:4	gr. 3 cm
podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3 uziarnienie 0/31,5 mm	gr. 15 cm
warstwa odsączająca z kruszywa o parametrach D15/d85≤5 , U≥5	gr. 10 cm
	<b>RAZEM</b> <b>gr. 34 cm</b>

#### ▪ Projektowana nawierzchnia jezdni do uzupełnienia przy dyslokowanych krawężnikach

Warstwa ścieralna wykonana z betonu asfaltowego AC11S	gr. 4 cm
Warstwa wiążąca wykonana z betonu asfaltowego AC16W	gr. 4 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5	gr. 18 cm
Warstwa mrozoodporna/odsączająca – Podsypka piaskowa OPCJONALNIE	gr. 15 cm
	<b>RAZEM</b> <b>gr. 26 (41) cm</b>



## 2.6. Zestawienie powierzchni projektowanych

Powierzchnia powiększanej wyspy azylu z kostki betonowej objęta niniejszym zadaniem wynosi: ok. 25,0 m<sup>2</sup>. Powierzchnia projektowanego terenu zielonego wynosi 284,0 m<sup>2</sup>. Powierzchnia jezdni przeznaczonej do rozbiórki wynosi 309,0 m<sup>2</sup>. Do wykonania należy także ponownie wbudować rozebrane 120,00 mb krawężnika betonowego, 7,00 mb krawężnika betonowego obniżonego oraz 2,00 mb krawężnika betonowego skośnego. Do wykonania należy ponadto użyć 1,0 mb krawężnika betonowego oraz 7,0 mb obrzeża betonowego. Należy wyprofilować przebieg krawężników zgodnie z układem w stanie istniejącym.

## 3. Adaptacje i rozbiórki

W ramach niniejszego opracowania projektuje się rozbiórkę istniejących krawężników betonowych oraz kostki betonowej. Materiał pochodzący z rozbiórki zostanie powtórnie wykorzystany podczas planowanego przewężenia.

Pozostały materiał nieużyteczny z demontażu powinien zostać odwieziony zgodnie z przepisami porządkowymi i ochronie środowiska oraz w uzgodnieniu z właściwymi władzami na składowisko wybrane przez Wykonawcę, a obowiązek prowadzenia dokładnej ewidencji wywozu gruzu i materiałów nieużytecznych i przedkładania ich na każde żądanie Zamawiającego leży po stronie Wykonawcy.

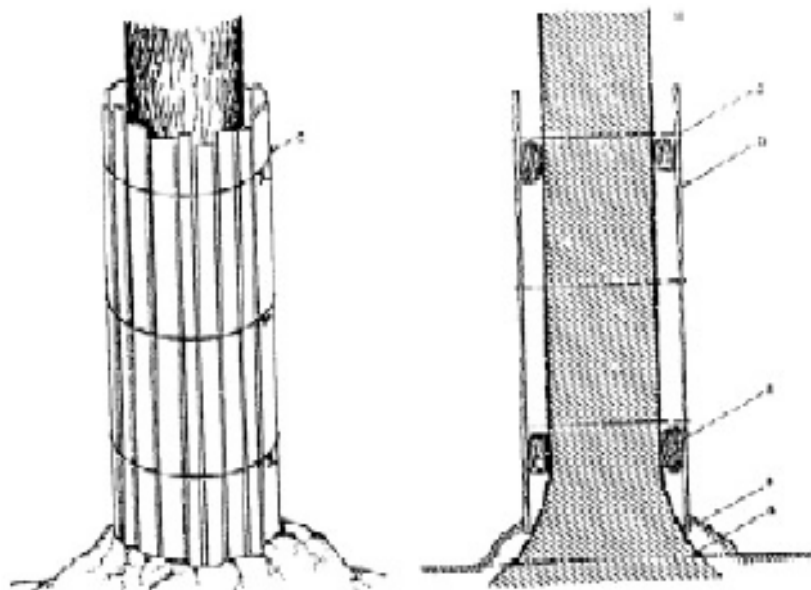
## 4. Wycinki – gospodarka istniejącą szatą roślinną

Zakres projektowanych prac nie przewiduje wycinki drzew. Budowa została tak zaplanowana by zachować istniejące drzewa.

Planowane przewężenie jezdni nie należy do inwestycji mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, w związku z czym nie jest wymagane sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko, a jego uciążliwość nie wykracza poza granice działki na której będą prowadzone prace budowlane. Uciążliwości związane z realizacją inwestycji zostaną zminimalizowane poprzez właściwą organizację ruchu na czas prowadzenia robót oraz ograniczenie do niezbędnego minimum czasu budowy.

Teren planowanej inwestycji nie znajduje się na obszarze objętym formami ochrony przyrody. W celu minimalizacji negatywnego wpływu budowy na istniejące zadrzewienie zobowiązuje się Wykonawcę do podjęcia działań eliminujących ryzyko uszkodzenia mechanicznego gałęzi, pni i korzeni oraz ochronę przed zanieczyszczeniami z placu budowy, w następujący sposób:

- pnie drzew rosnące w bezpośrednim sąsiedztwie przeprowadzonych robót ziemnych osłonić, np. przez wykorzystanie do tego celu tkaniny jutowej, mat słomianych lub trzciniowych oraz deski połączonej drutem (rysunek nr 2),



Rysunek nr 2. Sposób prawidłowego oszalowania drzew.

- roboty ziemne w obrębie systemów korzeniowych wykonywać ręcznie,
- odsłonięte korzenie drzew, w celu zabezpieczenia przed nadmiernym wysuszeniem (lato) lub przemarznięciem (zima) osłonić matami ze słomy, tkanin workowych lub torfem,
- bezpośrednio pod koronami drzew nie będą składowane materiały budowlane oraz ziemia uzyskana z wykopów.

## 5. Rozwiązanie kolizji z sieciami uzbrojenia podziemnego

Przed przystąpieniem do robót Wykonawca jest zobowiązany zapoznać się z lokalizacją urządzeń obcych. Nie wyklucza się istnienia innych urządzeń obcych, których przebiegi nie zostały umieszczone na mapach geodezyjnych.

Wszelkie roboty w pobliżu urządzeń obcych należy wykonać ręcznie z zachowaniem należytej ostrożności. W przypadku wątpliwości, co do lokalizacji uzbrojenia podziemnego należy skorzystać z oryginalnych naniesień i wykonać przekopy kontrolne celem dokładnej lokalizacji urządzeń podziemnych.

## 6. Organizacja ruchu drogowego

W ramach budowy zwężenia jezdni ul. Ogińskiego niezbędna będzie zmiana stałej organizacji ruchu drogowego w związku z przewężeniem o jeden pas ruchu i skróceniem przejścia dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym, zmianie ulegnie oznakowanie poziome zgodnie z załączonym rysunkiem. Prace będą prowadzone w obrębie przedmiotowego przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerzystów bez ingerencji w jezdnię zachodnią ul. Ogińskiego oraz bez ingerencji w dwa skrajne pasy jezdni wschodniej ulicy Ogińskiego. Na czas prowadzonych prac wprowadzona zostanie tymczasowa organizacja ruchu drogowego.

## **7. Zajęcie terenu**

Prace budowlane będą prowadzone na działkach nr OBRĘB 165: 7, OBRĘB 168: 25/3, 25/5, 25/11. Inwestor posiada prawo do dysponowania nieruchomościami w zakresie objętym robotami. Cały teren objęty inwestycją zawiera się w istniejącym pasie drogowym ul. Ogińskiego.

## **8. Kanał technologiczny**

W ramach realizacji przedmiotowego zadania nie zakłada się budowy kanału technologicznego. Prace budowlane polegać będą jedynie na przełożeniu krawężników i przewężeniu jezdni. W pasie drogowym istnieje już linia światłowodowa, posiadająca wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych.

## **9. Charakterystyka ekologiczna**

Planowana budowa w pasie ulicy Ogińskiego, objęta przedmiotowym zadaniem, zgodnie z „Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko” nie należy do inwestycji, dla których wymagane byłoby sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko, ani też uzyskanie decyzji środowiskowej.

Inwestycja nie pogorszy stanu środowiska. Ewentualne negatywne efekty przebudowy ograniczą się do fazy prowadzenia robót, czyli hałas oraz zanieczyszczenia generowane w fazie budowy, nieznaczne utrudnienia w ruchu kołowym w czasie budowy oraz powstawanie odpadów ze stosowanych materiałów budowlanych.

W aspekcie stałego wpływu inwestycji na środowisko można stwierdzić, iż planowana przebudowa nie pogorszy stanu środowiska, wpłynie na zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów, znacznie poprawi komfort i bezpieczeństwo ruchu pieszego oraz rowerowego, nie zwiększy stopnia zanieczyszczenia gleby oraz nie spowoduje zanieczyszczenia wód gruntowych. Zwiększeniu ulegną jedynie powierzchnie przeznaczone dla ruchu pieszego oraz rowerowego, zmniejszeniu ulegnie powierzchnia jezdni, zwiększeniu ulegnie powierzchnia biologicznie czynna w pasie drogowym ul. Ogińskiego.

## **10. Zalecenia dotyczące ochrony środowiska**

W celu zminimalizowania skutków ewentualnego niekorzystnego oddziaływania projektowanej infrastruktury drogowej na środowisko zobowiązuje się wykonawcę do:

- a) zastosowania nowoczesnego sprzętu o niskim poziomie emitowanego hałasu,
- b) skrócenia cykli realizacji inwestycji do niezbędnego minimum, by ograniczyć wielkość emisji niezorganizowanej, a szczególnie w celu zmniejszenia emisji hałasu i pyłu,

- c) wykonywania prac ziemnych oraz innych prac związanych z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych w sposób nie powodujący zanieczyszczenia gleby oraz wód, w szczególności substancjami ropopochodnymi,
- d) przewożenia materiałów budowlanych w sposób zabezpieczony przed pyleniem,
- e) stosowania przenośnych osłon akustycznych i przeciwpylowych podczas pracy maszyn,
- f) używania materiałów do realizacji przedsięwzięcia, które nie będą negatywnie wpływać na środowisko,
- g) zabezpieczenia zaplecza socjalnego dla pracowników budowy w sposób nie obciążający środowiska,
- h) wyposażenia zaplecza budowy w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty,
- i) uporządkowania terenu po zakończeniu prac,
- j) usunięcia po zakończeniu prac ziemnych wszelkich materiałów i urządzeń używanych w trakcie prowadzenia prac,
- k) segregowania odpadów oraz magazynowania ich w wyznaczonych do tego miejscach, a następnie przekazywania ich uprawnionym firmom,
- l) sprawdzenia pojazdów, maszyn, urządzeń i innego sprzętu technicznego wykorzystywanego do prac budowlanych pod kątem wycieku substancji ropopochodnych przed przystąpieniem do prac,
- m) zapewnienia wyposażenia budowy w środki chemiczne neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych, minimalizujących możliwość skażenia gruntu,
- n) prowadzenia prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej od godziny 6.00 do godziny 22.00.

## **11. Informacja BIOZ**

### **▪ Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego; kolejność realizacji poszczególnych obiektów:**

- wykonanie prac rozbiórkowych,
- sfrezowanie i rozbiórka istniejącej nawierzchni,
- przeprowadzenie prac ziemnych,
- wykonanie korytowania pod projektowane rozwiązania,
- wykonanie nowych obrzeży oraz krawężników,
- wykonanie nowej nawierzchni z kostki betonowej,
- wykonanie uzupełnienia nawierzchni z mieszanki-mineralno asfaltowej,
- wykonanie plantowania przy wymienianych krawężnikach oraz w miejscach przeznaczonych na zielen na planie sytuacyjnym,
- kolejność wykonania robót powinna wynikać z uwarunkowań technologicznych, organizacyjnych wykonawcy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa i higieny pracy;

▪ **Wykaz istniejących obiektów budowlanych**

- chodnik / droga rowerowa z kostki betonowej;
- jezdnia bitumiczna;
- krawężniki betonowe;
- uzbrojenie podziemne: sieć gazowa, kanalizacyjna, kable energetyczne i teletechniczne.

▪ **Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi**

- występujące uzbrojenie podziemne wykazane na mapie sytuacyjno – wysokościowej;
- mogące występować uzbrojenie podziemne niezinventaryzowane na mapie.

▪ **Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia**

- w trakcie realizacji inwestycji w zakresie branży drogowej nie powinny występować szczególne zagrożenia związane z realizacją, wyjątek stanowią potrącenia pracownika przez zmechanizowany sprzęt budowlany lub ruch pojazdów.

▪ **Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych**

- kierownik budowy jest zobowiązany do przeprowadzenia instruktażu pracowników, co do sposobu realizacji robót, ze szczególnym uwzględnieniem robót, przy których mogą wystąpić zagrożenia zdrowia i życia;
- w czasie wykonywania robót ziemnych miejsca niebezpieczne należy ogrodzić i umieścić napisy ostrzegawcze;
- prowadzenie robót ziemnych w pobliżu instalacji podziemnych, a także głębienie wykopów poszukiwawczych powinno odbywać się ręcznie;
- w czasie wykonywania wykopów w miejscach dostępnych dla osób niezatrudnionych przy tych robotach należy wokół wykopów pozostawionych na czas zmroku i w nocy ustawić balustrady zaopatrzone w światło ostrzegawcze;
- roboty prowadzone w pasie drogowym wymagają wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu, zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem – Dz. U. Nr 177, poz. 1729).

## **12. Uwagi końcowe**

- Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane poza obszarami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody;
- Wszystkie roboty objęte niniejszym projektem należy wykonywać zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej dokumentacji projektowej;

**„Przebudowa ul. Ogińskiego w Bydgoszczy - Przewężenie jezdni wschodniej na skrzyżowaniu z ul. Szymanowskiego”**

- Prowadzenie robót ziemnych w pobliżu instalacji podziemnych, a także głębienie wykopów poszukiwawczych powinno odbywać się ręcznie.

**13. Załączniki**

Oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane

Załącznik 1 – Plan sytuacyjny w skali 1:500;

Załącznik 1.1 – Plan sytuacyjny w skali 1:500 (bez wypełnień)

Załącznik 2 – Plan zmian w organizacji ruchu 1:500;

.....



## **CZĘŚĆ GRAFICZNA**