

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

PROJEKT ARCHITEKTONICZNY

PROJEKT KONSTRUKCYJNY

PROJEKT SANITARNY

PROJEKT ELEKTRYCZNY

PROJEKT BUDOWLANY PRZEBUDOWY OBIEKTU OBRZĄDZANIA KABIN SANITARNYCH A-13 NA TERENIE PKP SKM W GDYNI CISOWEJ

ARCHITEKTURA

NAZWA OBIEKTU :	PROJEKT BUDOWLANY PRZEBUDOWY OBIEKTU OBRZĄDZANIA KABIN SANITARNYCH A-13 NA TERENIE PKP SKM W GDYNI CISOWEJ	
ADRES OBIEKTU :	UL. MORSKA 350A W GDYNI	
NR DZIAŁKI	DZIAŁKA NR 137/5, 135/8 ARK. 2 KM.2 OBRĘB GD	
INWESTOR :	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o. o., ul. Morska 350a, 81-002 Gdynia	
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	"3MA STUDIO" Krzysztof Machiński ul. Słowackiego 46/2, 81-392 Gdynia, tel/fax: (58) 620 99 55 NIP: 586 - 222 - 07 - 71	
ARCHITEKTURA:	PODPIS:	
AUTOR PROJEKTU :	arch. Krzysztof Machiński upr. nr 71/POOKK/IV/2015	
ARCHITEKT:	arch. Marcin Matuszewicz	
ARCHITEKT:	arch. Paulina Cur	
ARCHITEKT:	arch. Joanna Muczyńska	
ARCHITEKT:	arch. Krzysztof Listopad	
SPRAWDZAJĄCY:	arch. Andrzej Machiński upr. nr 4700/Gd/90	
SPRAWDZAJĄCY BRANŻA KOLEJOWA:	mgr inż. Piotr Wojciech Peszek upr. nr POM/0298/PWKL/13	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA

- DECYZJA O USTALENIU LOKALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO NR WI-X.746.29.2015.WE Z DNIA 30 MARCA 2015 R.
- UZGODNIENIA Z RZECZOZNAWCĄ DS. P.POŻ, HIG-SANIT
- KOPIA UPRAWNIENÍ I PRZYNALEŻNOŚCI PROJEKTANTA DO IZBY
- KOPIA UPRAWNIENÍ I PRZYNALEŻNOŚCI SPRAWDZAJĄCEGO DO IZBY
- OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO

II. OPIS TECHNICZNY

- 1.1 PODSTAWA OPRACOWANIA
- 1.2 ZAKRES OPRACOWANIA
- 1.3 STAN ISTNIEJĄCY
- 1.4 STAN PROJEKTOWANY
- 1.5 ROZWIĄZANIA MATERIAŁOWE
- 1.6 OPIS P.POŻ.
- 1.7 INFORMACJA BIOZ
- 1.8 UWAGI KOŃCOWE

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- A1 - PLAN SYTUACYJNY
- A2 - INWENTARYZACJA POZIOMU -1,25 CZ. ZACH.
- A3 - INWENTARYZACJA POZIOMU -1,25 CZ. WSCH.
- A4 - RZUT PROJEKTOWANY POZIOMU -1,25 CZ. ZACH.
- A5 - RZUT PROJEKTOWANY POZIOMU -1,25 CZ. WSCH.
- A6 - INWENTARYZACJA POZIOMU +1,10 CZ. ZACH.
- A7 - INWENTARYZACJA POZIOMU +1,10 CZ. WSCH.
- A8 - RZUT PROJEKTOWANY POZIOMU +1,10 CZ. ZACH.
- A9 - RZUT PROJEKTOWANY POZIOMU +1,10 CZ. WSCH.
- A10 - RZUT DACHU CZ. ZACH.
- A11 - RZUT DACHU CZ. WSCH.
- A12 - PRZEKRÓJ A-A
- A13 - PRZEKRÓJ B-B
- A14 - PRZEKRÓJ 1-1
- A15 - PRZEKRÓJ 2-2
- A16 - ELEWACJA PÓŁNOCNA
- A17 - ELEWACJA POŁUDNIOWA
- A18 - ZESTAWIENIE STOLARKI OKIENNEJ
- A19 - ZESTAWIENIE STOLARKI DRZWIOWEJ
- A20 - ZESTAWIENIE ŚCIAN ALUMINIOWYCH

IV. SPECYFIKACJE TECHNICZNE

I. CZĘŚĆ FORMALNO - PRAWNA

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 07.07.1994 r. Prawo Budowlane Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późniejszymi zmianami oświadczamy, iż powyższy projekt budowlany został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej dla zadania: „Przebudowa obiektu obrządzania kabin sanitarnych A-13 na terenie PKP SKM w Gdyni Cisowej, dz. nr 137/5, 135/8.

Projektant:

arch. Krzysztof Machiński
upr. nr 71/POOKK/IV/2015

Sprawdzający:

arch. Andrzej Machiński
upr. nr 4700/Gd/9

Sprawdzający:

mgr inż. Piotr Wojciech Peszek
upr. nr POM/0298/PWKL/13

II. OPIS TECHNICZNY

1.1 PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1.1 Zlecenie inwestora - PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o.
- 1.1.2 Wizja lokalna w terenie
- 1.1.3 Obowiązujące normy i przepisy
- 1.1.4 Decyzja inwestycyjna nr SKMDI2c.210.17.04.14
- 1.1.5 Inwentaryzacja przeprowadzona na miejscu
- 1.1.6 Mapa do celów projektowych

1.2 ZAKRES OPRACOWANIA

Sporządzenie dokumentacji projektu budowlano-wykonawczego przebudowy obiektu obrządzania kabin sanitarnych A-13 na terenie PKP SKM w Gdyni Cisowej.

1.3 STAN ISTNIEJĄCY

1.3.1 Opis stanu istniejącego

Przez obiekt przebiegają dwa kanały pod tory kolejowe oraz sieć trakcyjna. Obiekt składa się z dwóch stanowisk obrządzania kabin sanitarnych taboru kolejowego usytuowanych pomiędzy trzema platformami roboczymi - główną środkową oraz dwoma bocznymi. Każda z platform przekryta jest zadaszeniem z blachy stalowej fałdowanej.

długość stanowisk -	210,80m
szerokość -	18,45m
pow. zabudowana-	4515,34m ²
pow. zadaszenia-	2299,06m ²

1.3.2 Konstrukcja

- Dwa żelbetowe kanały pod tory 204 i 205, wykonane w spadku. Szyny jezdne typu S49 podparte co 1,5m na słupkach żelbetowych 40x30cm.
- Żelbetowy pomost między torami z pochylniami na końcach pomostu. Konstrukcja oparta na dwóch podłużnych żebrach w osi słupów i ryglach poprzecznych. Słupy żelbetowe 30x40 w odstępach co 3m. Na pomoście znajdują się stalowe barierki biegnące przez całą długość obiektu. W pomoście znajdują się również otwory doświetlające poziom roboczy -1,25 wypełnione stalowymi siatkami.
- Dwa żelbetowe perony wzdłuż torów od strony zewnętrznej.
- Wiaty peronowe o konstrukcji stalowej, wypełnionej blachą fałdową oraz szkleniem.
- Trzy pomieszczenia wentylatorni oraz jedno instalacyjne - ściany murowane z cegły pełnej, przekryte płytą żelbetową.
- Pomieszczenie rewidenta o przeszklonej konstrukcji stalowej na pomoście.
- Przejścia przez tory - drewniane kładki między pomostem a peronami.
- Klasa czystości stali:

1.3.3 Wyposażenie obiektu

1. Instalacja wodociągowa
2. Kanalizacja sanitarna i deszczowa
3. Instalacja elektryczna i oświetleniowa
4. Instalacja teletechniczna
5. Instalacja c.w.u. z węzła oraz sprężonego powietrza
6. Rynny i rury spustowe wykonane z PCV oraz stalowe

1.3.4 Dokumentacja fotograficzna



Widok na pochylnię wjazdową na poziom +1,10m od strony zachodniej



Widok na pomieszczenie rewidenta oraz konstrukcję zadaszenia



Widok ścianki oddzielającej oraz kanałów doświetlających - poziom +1,10m



Widok szyn jezdnych oraz kanałów wentylacyjnych - poziom -1,25m



Widok żelbetowych podpór platformy oraz otworu doświetlającego - poziom -1,25m



Widok kanału odwadniającego oraz żelbetowych podpór pod szynami jezdny



Widok z góry pomieszczenia wentylatorni wychodzącego ponad poziom platformy +1,10m



Widok pomieszczenia wentylatorni z poziomu -1,25m



Widok przejścia przez tory



Widok toru jezdnego oraz ścianki oddzielającej

1.4 STAN PROJEKTOWANY:

Przedmiotem projektu jest wykonanie przebudowy wraz z remontem obiektu obrządzania kabin sanitarnych A-13 na terenie PKP SKM w Gdyni Cisowej. Remont dotyczy wyłącznie peronu, nie ingeruje w zagospodarowanie terenu wokół niego oraz inne obiekty zlokalizowane na działce. Projekt bazuje na inwentaryzacji przeprowadzonej na miejscu oraz archiwalnej dokumentacji z 1977 roku wykonanej przez Biuro Projektów Kolejowych w Gdańsku, udostępnionej przez PKP SKM.

W skład obiektu obrządzania kabin sanitarnych A-13 wchodzi:

1. Dwa kanały pod tory kolejowe oraz sieć trakcyjna
2. Dwa zewnętrzne perony z wiatami peronowymi
3. Zadaszony pomost roboczy między torami z pochylniami na obu końcach
4. Przestrzeń pod pomostem
5. Trzy pomieszczenia wentylatorni
6. Pomieszczenie instalacyjne

Remont obiektu obrządzania kabin sanitarnych A-13 polegać będzie na:

1. Remont kanałów pod torami kolejowymi:

- wzmocnienie podpór na dopuszczalne obciążenie taborem na tor do 21 ton- wg projektu konstrukcyjnego
- przygotowanie podłoża metodą strumieniowo-ścierną
- uzupełnienie ubytków betonu podpór oraz kanałów
- zagruntowanie powierzchni przy użyciu gruntu np. StoPox GH 530
- nałożenie warstwy pośredniej oraz zamykającej np. StoPox BB OS
- zapewnienie drożności odwodnienia nieczystości technologicznych w kanałach pod torami 204 i 205 poprzez zastosowanie łapaczy tłuszczów i olejów- wg projektu sanitarnego
- wykonanie dodatkowego stanowiska pompy próżniowej do odbioru fekaliów z pociągu- wg projektu sanitarnego

2. Remont podestu roboczego:

- wymiana uszkodzonych i zużytych elementów stalowych wskazanych w projekcie konstrukcyjnym
- przygotowanie podłoża metodą strumieniowo-ścierną
- zabezpieczenie antykorozyjne stali zbrojeniowej (w przypadku konieczności) np. poprzez nałożenie powłoki StoCrete BE Haftbrücke
- uzupełnienie ubytków betonu
- zabezpieczenie powierzchni np. poprzez zastosowanie mieszanki HYDROSTOP-MIESZANKA PROFESJONALNA do uszczelniania betonu lub poprzez nałożenie warstwy czepnej i mas naprawczych StoCreteBe Mortel Grob lub StoCrete TG 202 (w zależności od grubości warstwy)
- wykonanie posadzki żywicznej wykończonej antypoślizgowo gr. ok 2mm np. w systemie StoPox BB OS
- czyszczenie oraz zabezpieczenie antykorozyjne pozostałych elementów stalowych: słupów, konstrukcji dachu, schodów, drabin itp- czyszczenie obróbką strumieniowo-ścierną (bądź ręcznie na miejscu) oraz pokrycie elementów powłoką antykorozyjną, np. zestaw: grunt epoksydowy Tikkurila Temacoat GPL-S Primer (bądź w przypadku czyszczenia ręcznego podkład Tikkurila Temabond ST 200) i farba poliuretanowa np. Tikkurila Temathane PC 50 - warstwy ułożyć zgodnie z wytycznymi producenta
- wymiana obecnej attyki wiaty z blachy fałdowej na nową, również fałdową (nawiązując do istniejącego charakteru) oraz pokrycie jej powłoką antykorozyjną
- likwidacja stalowych barierek oraz siatek na całej długości podestu
- wykonanie nowego stropu żelbetowego w miejscu istniejących doświetleń przestrzeni pod podestem wg projektu konstrukcyjnego
- wyposażenie obiektu w stalowe przesuwne podesty pod głównym pomostem roboczym np. podesty aluminiowe jednostronne firmy PRYMAT nr katalogowy: 42952



- wykonanie nowych poręczy przy betonowym podjeździe o wysokości minimalnej 110cm- usunięcie istniejących zniszczonych stalowych poręczy oraz w ich miejsce zamontowanie nowych wg wskazań producenta (nowe poręcze należy pokryć powłoką antykorozyjną, tak jak w przypadku pozostałych elementów stalowych, w tym samym kolorze)
- wykonanie nowego pomieszczenia rewidentów: wymurowanie z bloczków gazobetonu gr. 20cm oraz zaizolowanie w pionie styropianem gr. 12cm i pokrycie tynkiem wodoszczelnym; wymiana stolarki okiennej i drzwiowej (kolor RAL 7046)
- wykonanie przebudowy wraz z remontem trzech pomieszczeń wentylatorni znajdujących się pod pomostem roboczym oraz przystosowanie ich na pomieszczenia magazynowe - usunięcie istniejących tynków i położenie nowych, usunięcie stolarki okiennej oraz wymiana drzwiowej, zagruntowanie oraz pomalowanie ich farbą o zwiększonej odporności na wilgoć, uzupełnienie ubytków betonu zarówno w podłodze jak i stropie. Usunięcie kominów wentylacyjnych oraz nadbudowanych części pomieszczeń wystających ponad poziom 1,10m
- wymiana rynien i rur spustowych zadaszenia na rynny i rury spustowe wykonane z aluminium dobrane kolorem do koloru attyki, konstrukcji stalowej po odmalowaniu oraz stolarki
- odnowienie przeszklonej ściany peronu: oczyszczenie słupów stalowych w rozstawie osiowym 600cm oraz pokrycie ich powłoką antykorozyjną. Zamocowanie do słupów systemu fasadowego np. Aluprof MB-SR50N oraz wymiana szklenia na szkło hartowane, bezpieczne grubości 6 mm, jednorodne na całej powierzchni np. 6 ESG Planibel Clear firmy AGC
- wymiana przeszklonych części zadaszenia wiaty na blachę fałdową, jak na całej długości wiaty

3. Remont peronów zewnętrznych:

- wymiana uszkodzonych i zużytych elementów stalowych wskazanych w projekcie konstrukcyjnym
- czyszczenie oraz zabezpieczenie antykorozyjne pozostałych elementów stalowych: konstrukcji wiaty, zadaszenia, schodów, drabin itp- czyszczenie obróbką strumieniowo-ścierną (bądź ręcznie na miejscu) oraz pokrycie elementów powłoką antykorozyjną, np. zestaw: grunt epoksydowy Tikkurila Temacoat GPL-S Primer (bądź w przypadku czyszczenia ręcznego podkład Tikkurila Temabond ST 200) i farba poliuretanowa Tikkurila Temathane PC 50 - warstwy ułożyć zgodnie z wytycznymi producenta
- odnowienie przeszklonych ścian peronu: oczyszczenie słupów stalowych w rozstawie

osiowym 600cm oraz pokrycie ich powłoką antykorozyjną. Zamocowanie do słupów systemu fasadowego np. Aluprof MB-SR50N oraz wymiana szklenia na szkło hartowane, bezpieczne grubości 6 mm, jednorodne na całej powierzchni np. 6 ESG Planibel Clear firmy AGC

- zabezpieczenie peronów poprzez wykonanie izolacji nawierzchni:
 - przygotowanie podłoża metodą strumieniowo-ścierną
 - uzupełnienie ubytków betonu
 - zagruntowanie powierzchni np. gruntem StoPox GH 530
 - nałożenie elastycznej warstwy właściwej np. StoPox Tep Multi Top oraz warstwy zamykającej np. StoPox DV 100
- wymiana rynien i rur spustowych zadaszenia na aluminiowe dobrane kolorem do koloru attyki oraz konstrukcji stalowej po odmalowaniu
- wykonanie nowych przejść przez tory między pomostem a peronami - wg projektu konstrukcyjnego

4. Naprawa betonowych elementów konstrukcyjnych (powierzchnie sufitowe oraz ścienne) oraz krawędzie platform roboczych

- usunięcie stalowych kątowników znajdujących się na krawędziach peronów
- przygotowanie powierzchni
- zabezpieczenie antykorozyjne odsłoniętych oczyszczonych prętów stali zbrojeniowej np. poprzez zastosowanie StoCrete BE Haftbrücke
- nałożenie warstwy czepnej np. StoCrete BE Haftbrücke
- uzupełnienie przerw roboczych i ubytków betonu oraz zabezpieczenie np. poprzez użycie

5. Szyny jezdne

Istniejącą nawierzchnię torową na obiekcie A-13 stanowią szyny S49 przytwierdzone do słupków żelbetonowych o wymiarach 30x40cm w rozstawie co 1,5m. Szyny są zamocowane do słupków za pośrednictwem zakotwionej podkładki żebrowej BL-3. Pod podkładką znajduje się przekładka topolowa stanowiąca element amortyzacyjny. Analogiczna przekładka znajduje się pomiędzy podkładką żebrową a stopką szyny. Szyna jest bezpośrednio zamocowana do podkładki żebrowej za pomocą przytwierdzenia typu K (łapka Łp-2, pierścień sprężysty oraz śruba M24).

Obiekt A-13 służył przez lata przede wszystkim obsłudze elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57 i EN71, których nacisk nie przekracza 133 - 138kN/oś. Planowane jest obrządzanie taboru cięższego - o nacisku osiowym 210 kN. Zastosowanie istniejącej szyny typu S49 do przeniesienia wyższych nacisków - 210kN/oś, nie stanowi przeszkody. Szyna S49 aktualnie stanowi nawierzchnię stalową w torach szlakowych linii kolejowej nr 250 SKM. Według przepisów SKM d-1 (D-1) - *Warunki Techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych* nawierzchnia ta została zaklasyfikowana jako klasa toru 3 i dostosowana jest do przeniesienia nacisków osiowych 210kN przy prędkości pociągów 70km/h. Na obiekcie A-13 nie przewiduje się zwiększonych oddziaływań dynamicznych, gdyż prędkość przejazdu taboru jest ograniczona do 5 km/h.

Obliczenia wytrzymałościowe szyny S49 przy nacisku osiowym 210kN potwierdzają możliwość zastosowania obecnej nawierzchni torowej i brak konieczności stosowania szyny typu cięższego (UIC60/60E1).

UWAGA

Powierzchnie stalowe należy przygotować do stopnia czystości konstrukcji SA2½ zgodnie z normą EN-ISO-8501-1.

1.5 ROZWIĄZANIA MATERIAŁOWE

ELEMENTY DO USUNIĘCIA:

Usunięciu podlegają elementy stalowe, których stan techniczny nie pozwala na renowację. Likwiduje się stalowe bariery oraz siatki wypełniające doświetlenia przestrzeni pod podestem głównym. Dodatkowo projekt przewiduje usunięcie kominów nad pomieszczeniami wentylatorni, których przeznaczenie ma się zmienić na pomieszczenia techniczne. Likwidacji podlegają również przewody wentylacyjne znajdujące się w ścianie kanału pod tor 205 oraz w posadzce pomiędzy pomieszczeniem wentylatorni a kanałem.

POSADZKI I PODŁOGI

Projektuje się uzupełnienie ubytków betonu we wszystkich elementach (podestu roboczego, przestrzeni pod podestem, podjazdów, peronów zewnętrznych oraz kanałów. Wszelkie przerwy robocze oraz styki ze ścianami/słupami (na pomostach oraz pod nimi) należy pokryć zaprawą wodoszczelną np. HYDROSTOP-ZAPRAWA WODOSZCZELNA, natomiast całą powierzchnię należy zabezpieczyć powłoką uszczelniającą np. HYDROSTOP - MIESZANKA PROFESJONALNA. Jako wierzchnią warstwę projektuje się posadzkę żywiczną (epoksydową) pełniącą również funkcję hydroizolacyjną np. StoPox BB OS. Wykonanie posadzki wg systemu producenta. W posadzce na poziomie -1,25 projektuje się pogłębienie koryt odwodnienia liniowego z jednoczesnym montażem systemu Aco Drain Multiline. Koryta powinny zostać zamontowane w spadku do istniejących studzienek kanalizacyjnych.

ELEMENTY STALOWE

Projekt zakłada oczyszczenie istniejących elementów stalowych oraz wymianę elementów, których stan techniczny nie pozwala na renowację. Czyszczenie za pomocą obróbki strumieniowo - ścierniej (bądź ręcznie na miejscu) oraz pokrycie elementów powłoką antykorozyjną, np. zestaw: grunt epoksydowy Tikkurila Temacoat GPL-S Primer (bądź w przypadku czyszczenia ręcznego podkład Tikkurila Temabond ST 200) i farba poliuretanowa Tikkurila Temathane PC 50 - warstwy ułożyć zgodnie z wytycznymi producenta.

WIATY PERONOWE

Projekt zakłada renowację wiat peronowych zarówno peronów zewnętrznych jak i głównego podestu roboczego. Poza wymianą i oczyszczeniem elementów stalowych, przewiduje się wymianę istniejących ram stalowych z przeszkleniami np. na system fasadowy Aluprof MB-SR50N oraz szklenia na całej powierzchni wiat na szkło hartowane, jednorodne, bezpieczne o grubości ok. 6 mm np. 6 ESG Planibel Clear firmy AGC.

STOLARKA OKIENNA

Projektuje się wymianę okien w pomieszczeniu rewidenta.

STOLARKA DRZWIOWA

Istniejące drzwi w wiatrach peronowych wymienić na systemowe drzwi jako element integralny z wiatą. Pozostała stolarka drzwiowa do wymiany z zachowaniem istniejących wymiarów. Drzwi o parametrach spełniających obecne warunki techniczne np. drzwi przemysłowe jednoskrzydłowe i dwuskrzydłowe D55 firmy HÖRMANN.

TYNKI

Ściany pomieszczenia rewidenta, pomieszczeń wentylacyjnych i instalacyjnych oczyścić, uzupełnić ubytki ścian oraz po zagruntowaniu pokryć tynkiem o wysokiej klasie odporności na wilgoć, np. Tynk silikatowy bądź tynk silikonowy z powłoką zabezpieczającą przeciwko porastaniu alg i grzybów (np. Weber TD331 lub TD341).

MALOWANIE

Emulsja akrylowa do sufitów oraz ścian szczególnie odporna na wilgoć (odporna na działanie grzybów itp.)- do pokrycia ścian wewnętrznych pomieszczenia rewidentów i pomieszczeń magazynowych (np. Dekoral Maleinak).

1.6 OPIS P.POŻ

Zakres projektowanych prac nie wpływa na zmianę istniejących warunków przeciwpożarowych. Długości dróg ewakuacyjnych pozostają bez zmian, kierunki ewakuacji pozostają bez zmian.

1.7 INFORMACJA BIOZ

NAZWA OBIEKTU: Wykonanie remontu obiektu obrządzania kabin
sanitarnych A-13 na terenie PKP SKM w Gdyni Cisowej.

ADRES OBIEKTU: 81-002 Gdynia, ul. Morska 350A

INWESTOR: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp z o. o.
81-002 Gdynia
ul. Morska 350 A

PROJEKTANT: arch. Krzysztof Machiński,
upr. Nr 71/POOKK/IV/2015

ADRES
PROJEKTANTA: ul. Słowackiego 46/2,
81-392 Gdynia

INFORMACJA O ZASADACH BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Wykonanie remontu obiektu obrządzania kabin sanitarnych A-13 na terenie PKP SKM w Gdyni Cisowej.

Opis sporządzono zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126 z dnia 10 lipca 2003 r.).

ZAKRES ROBÓT

Na terenie działki nr 137/5, 135/8 ark. 2 przy ul. Morskiej 350A w Gdyni Cisowej realizowana będzie przebudowa i remont obiektu obrządzania kabin sanitarnych A-13 na terenie PKP SKM.

Wszystkie prace należy wykonać zgodnie z projektem, zasadami sztuki budowlanej i obowiązującymi normami. Wszystkie materiały muszą posiadać odpowiednie atesty ITB i zdrowotne. Wszystkie prace wykonywać zgodnie z zasadami BHP w odpowiednich zabezpieczeniach.

Remont pomieszczeń Służby Ochrony Kolei będzie realizowany jednoetapowo.

Powyższe prace realizowane będą we wskazanej kolejności :

1. usunięcie urządzeń i elementów zgodnie z projektem
2. prace związane z wykonaniem nowych części stropu peronu
3. oczyszczenie i odnowienie elementów pozostawionych
4. uzupełnienie ubytków i położenie nowych warstw
5. wykonanie nowego pomieszczenia rewidenta wg projektu
6. instalacja stolarki wg projektu
7. prace wykończeniowe

WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH.

Nieruchomość gruntowa będąca przedmiotem opracowania jest zabudowana. Istniejący peron to część kompleksu elektrowozowni Gdynia Cisowa, będącej miejscem utrzymania składów kolejowych oraz siedzibą Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście.

ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI MOGĄCE STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI.

Na działkach, na których prowadzone będą roboty oraz działkach przyległych

istnieją czynne torowiska oraz sieci trakcyjne stwarzające zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi (możliwość porażenia z sieci wysokiego napięcia).
PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA MOGĄCE WYSTĄPIĆ PODCZAS REALIZACJI ROBÓT.

Podczas prac montażowych istnieje możliwość upadku z wysokości do 4m. Istnieje ryzyko uszkodzenia ciała podczas złej obsługi narzędzi budowlanych. Występuje również ryzyko porażenia prądem podczas pracy przy czynnych sieciach trakcyjnych.

SPOSÓB INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT SZCZEGÓLNIE NIEBEZPIECZNYCH.

Podczas prowadzenia kolejnych etapów zadania, konieczne jest przeprowadzenie odrębnych instrukcji stanowiskowych stosownie do zakresu prowadzonych robót. Przed przystąpieniem do prac remontowych wykonawca ma obowiązek zapoznać się z instrukcjami oraz przeprowadzić obowiązkowe szkolenie ekip pracujących na terenie PKP SKM w Gdyni Cisowej.

ŚRODKI TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ZAPOBIEGAJĄCE NIEBEZPIECZEŃSTWOM WYNIKAJĄCYM Z WYKONYWANIA ROBÓT BUDOWLANYCH W STREFACH SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA ZDROWIA.

W celu uniknięcia zagrożeń bezpieczeństwa i zdrowia roboty prowadzić zgodnie z wymaganiami zawartymi w:

- Dz. U. Nr 129/1997, poz. 844, z późniejszymi zm. - stosownie do prowadzonych robót
- Dz. U. Nr 26/2000, poz. 313, z późniejszymi zm. - podczas transportu materiałów sposobem ręcznym
- Dz. U. Nr 40/2000, poz. 470, - w zakresie prac spawalniczych
- Dz. U. Nr 47/2003, poz. 401, - przy pozostałych robotach

Materiały wykorzystywane podczas budowy składować w sposób nie utrudniający ewakuacji z terenu działki.

Pracownicy muszą być wyposażeni w środki ochrony indywidualnej zgodnie z Dz. U. Nr 91/2002, poz. 811 stosownie do zakresu prowadzonych robót.

Należy przestrzegać instrukcji obsługi poszczególnych maszyn i urządzeń wykorzystywanych podczas prowadzenia robót.

UWAGI:

Sposób zabezpieczenia terenu prac budowlanych oraz czas ich przeprowadzania musi być uzgodniony z PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

1.8 UWAGI KOŃCOWE

Projekt budowlany służy do wydania pozwolenia na budowę. Został sporządzony na podstawie art. 20, ust. 4 Ustawy z dnia 07.07.1994r - Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r nr 106, poz. 1126 z późn. zmianami) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2012 r. (Dz. U. Z 2012 roku poz. 462.) w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej.

Wszystkie zapisane w dokumentacji, nazwy własne konkretnych producentów należy traktować jako dane pomocnicze określające właściwości techniczne i użytkowe wyrobów i materiałów. Wykonawca może zastosować materiały innych producentów. Powinny one posiadać odpowiednie atesty techniczne i zdrowotne, zgodne z Polską Normą powinny być dopuszczone do stosowania oraz użytku zgodnie z technologią i wiedzą budowlaną. Wszystkie zastosowane materiały zapewniające odpowiednią izolacyjność cieplną budynku (styropian, wełna mineralna) muszą posiadać rekomendację lub certyfikat ITB.

Przy rozwiązaniach szczególnie trudnych detali należy stosować rozwiązania systemowe (posiadające atest lub rekomendację ITB) zgodnie z zaleceniami producenta, a w razie konieczności konsultować je dodatkowo z projektantem.

W razie wątpliwości dotyczących projektu należy skontaktować się z projektantem i powyższe wątpliwości wyjaśnić.

W przypadku kwalifikacji istotnego odstępiania od zatwierdzonego projektu budowlanego, projektant obowiązany jest zamieścić w projekcie budowlanym odpowiednie informacje (rysunek i opis) dotyczące odstępiania, a inwestor przed zamierzonym wykonaniem tych robót zobowiązany jest do wystąpienia do organu administracji architektonicznej o zmianę pozwolenia na budowę. Kwalifikację istotnych zmian szczegółowo opisuje §36a Ustawy Prawo Budowlane.

Wszystkie rzeczywiste wymiary istniejących elementów należy domierzyć na budowie.

Wszyscy wykonawcy są zobowiązani do dostarczenia Inwestorowi oraz użytkownikowi obiektu dokumentacji powykonawczej, ze szczególnym uwzględnieniem użytych podczas budowy materiałów.

Projektant:

arch. Krzysztof Machiński
upr. Nr 71/POOKK/IV/2015

Sprawdzający:

mgr inż. Piotr Wojciech Peszek
upr. nr POM/0298/PWKL/13

arch. Andrzej Machiński
upr. nr 4700/Gd/9

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

IV. SPECYFIKACJE TECHNICZNE

PROJEKT ELEKTRYCZNY

PROJEKT SANITARNY

PROJEKT KONSTRUKCYJNY