

MARZANNA LABUDA  
ul. Piwonii 25  
77-100 BYTÓW

KONTAKT:  
Piotr Labuda  
**tel. 608850812**  
[via.labuda@wp.pl](mailto:via.labuda@wp.pl)

## PROJEKT WYKONAWCZY

Przebudowa drogi wewnętrznej – ulica Szara i Majkowskiego w Sulęczynie

**Obiekt :** ciąg ulicy Szarej oraz odcinek ulicy Majkowskiego w Sulęczynie

**Lokalizacja :** woj. pomorskie  
powiat kartuski  
gmina Sulęczyno  
miejscowość Sulęczyno  
obręb Sulęczyno  
działki nr190/18, 190/5, 551/2, 557

**Inwestor :** Gmina Sulęczyno , ul. Kaszubska 26 , 83-320 Sulęczyno

**Opracował:** inż. Piotr Labuda  
Nr upr. bud. POM/0081/PWOD/16  
do proj. w specjalności drogowej

.....

*Bytów , kwiecień 2021 rok*

# ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Strona tytułowa

2. Opis techniczny

3. Część rysunkowa:

nr 1 – Mapa orientacyjna – skala 1:25000

nr 2 – Plan sytuacyjny- projekt zagospodarowania terenu – skala 1:500

nr 3 – Przekrój podłużny – skala 1: 100/1000

nr 4 – Przekrój normalny – konstrukcyjny – A-A – skala 1:50

# OPIS TECHNICZNY

- I. PODSTAWA OPRACOWANIA
- II. STAN ISTNIEJĄCY I ZAKRES OPRACOWANIA
- III. STAN PROJEKTOWANY
  - 1. Plan sytuacyjny
  - 2. Rozwiązanie wysokościowe
  - 3. Konstrukcje nawierzchni
  - 4. Roboty ziemne i przygotowawcze
  - 5. Roboty odwodnieniowe
  - 6. Organizacja ruchu
  - 7. Kolizje branżowe
  - 8. UWAGI KOŃCOWE

## I. PODSTAWA OPRACOWANIA

- a) Umowa z Inwestorem Urzędem Gminy w Sulęczynie
- b) Mapa ewidencyjna w skali 1:5000
- c) Mapa sytuacyjno – wysokościowa – skala 1: 500
- d) Pomiary uzupełniające, wysokościowe, wykonane dla celów projektowania
- e) Wizja lokalna w terenie i inwentaryzacja stanu istniejącego
- f) Uzgodnienia z U.G w Sulęczynie
- g) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. Dziennik Ustaw Nr.43 z dnia 14 maja 1999r.
- h) Rozporządzenie Ministra Spraw Wew. i Adm. z 26 lutego 1999 r. Dz.U. z dnia 30 marca 1999r.
- i) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Dz.U. z dnia 25 08.1994r.
- j) Rozporządzenie Min. Spraw Wew. i Adm. z dnia 3 listopada 1998 r. Dz.U. z dnia 20 list. 1998 r.
- k) Dz. U. z dnia 23 grudnia 2003 r.- sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

## II. STAN ISTNIEJĄCY I ZAKRES OPRACOWANIA

Obecnie jezdnia ulic Szarej, Cichej i Majkowskiego wykonana jest z kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie . Ze względu na intensywne użytkowanie ten rodzaj nawierzchni trudno jest utrzymać w należyтым stanie technicznym . Pomimo istniejącej kanalizacji deszczowej część wód opadowych pozostaje po opadach deszczu na jezdni tworząc zastoiska a w konsekwencji wyboje i nierówności. Obie ulice położone są w zabudowie zwartej jednorodzinnej.

Szerokość pasa drogowego ulicy Cichej i Szarej wynosi około 6 m, natomiast ulicy Majkowskiego około 9 m.

Zakresem opracowania objęto :

- 1. odcinek nr 1 - 89,75 m - od ulicy Cichej , wzdłuż ulicy Szarej do skrzyżowania z drogą gminną (ul. Abrahama)
  - 2. odcinek nr 2 – 167,50 m – od skrzyżowania z ul. Abrahama wzdłuż ulicy Majkowskiego
- łącznie odcinek przewidziany do przebudowy wynosi 257,25 m.



Ulica Szara

### III. STAN PROJEKTOWANY

#### 1. Plan sytuacyjny

Układ geometryczny jezdni ulic pozostaje bez zmian. W granicach istniejącej nawierzchni z KŁSM ułożona zostanie nawierzchnia z kostek betonowych wibroprasowanych układanych w krawężnikach najazdowych. W miejscu skrzyżowania z ul. Abrahama należy zerwać część nawierzchni asfaltowej, a krawędź wyciąć mechanicznie.

Parametry techniczne:

- a) szerokość jezdni – 5,0 m
- b) promienie łuków na skrzyżowaniach R5-R11
- c) łuk poziomy R=100
- d) szerokość poboczy 0,5-1,0m
- e) pochylenie poprzeczne 2,0- 2,5%

Ulice Cicha i Szara projektowana jest ze spadkiem jednostronnym , natomiast przekrój ulicy Majkowskiego przewidziano jako odwrócony daszek ze spadkiem do osi jezdni. W osi ułożony zostanie ściek z kostki kamiennej .

Sposób zagospodarowania terenu nie powoduje naruszenia interesów osób trzecich w zakresie możliwości zagospodarowania i użytkowania terenów sąsiadujących.

#### 2. Rozwiązanie wysokościowe

Zaprojektowano niweletę po trasie drogi istniejącej z uwzględnieniem miejscowo niezbędnej korekty

#### 3. Konstrukcje nawierzchni

#### **Konstrukcja nawierzchni jezdni zjazdów:**

- a) KOSTKA BETONOWA TYP POLBRUK BEZFAZOWA GR 8 CM
- b) PODSYPKA CEM. PIASKOWA 1:4 GR 3CM
- c) POBUDOWA Z KRUSZYWA ŁAM. 0-31,5 MM STAB. MECH. GR 8 CM
- d) POBUDOWA Z KRUSZYWA ŁAM. 0-63 MM STAB. MECH. GR 15 CM
- e) W-WA ODCINAJĄCA Z PIASKU GR 12 CM

#### **Konstrukcja poboczy i ścieków z kostki kamiennej granitowej:**

- a) KOSTKA KAMIENNA GRANITOWA 8/11 – GR 11 cm
- b) PODSYPKA CEM. PIASKOWA 1:4 GR 5CM
- c) POBUDOWA ZASADNICZA Z BETONU cem. C8/10- gr 20CM

### **4. Roboty ziemne i przygotowawcze**

Roboty ziemne obejmują wykonanie prac profilacyjnych i korytowanie z wywozem nadmiaru gruntu na odl. do 15 km ( grunt z wykopu należy wykorzystać do stabilizacji podłoża pod konstrukcję jezdni oraz częściowo do wyrównania terenu pasa zieleni przed pracami związanymi z ułożeniem w-wy humusu ).

Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z wymaganiami normy PN-S-02205/1998 (zastępującą normę BN-72/8932-01). Przed przystąpieniem do robót nawierzchniowych należy sprawdzić zagęszczenie podłoża. Winno ono być zgodne z wymaganiami podanymi w normie BN-72/8932-02 Budowle drogowe i kolejowe. Roboty ziemne. Grunt podłoża należy zagęszczać przy jego wilgotności optymalnej. Podłoże należy przygotować z zachowaniem rzędnych wysokościowych wynikających z grubości konstrukcyjnych i przyjętych lub istniejących spadków poprzecznych nawierzchni i zagęścić do wskaźnika zagęszczenia  $I_d=0,97$  w skali proctora. Materiał z korytowania ( tłuczeń i pospółka) należy składować na odkład w celu powtórnego ułożenia na odcinkach drogi na których przewidziano korytowanie o głębokości powyżej 10 cm od istniejącej nawierzchni. W tych miejscach należy przewidzieć korytowanie o 10 cm głębsze w celu ponownego ułożenia w-wy tłucznia (pospółki) z korytowania ( materiału odkładowego z górnej w-wy).

### **5. Roboty odwodnieniowe**

Odwodnienie powierzchniowe do istniejącej kanalizacji deszczowej w granicach działki drogowej. Osobnym opracowaniem objęto prace remontowe obejmujące istniejącą kanalizację deszczową.

### **6. Organizacja ruchu**

#### **NA CZAS ROBÓT**

Podczas prac budowlanych należy drogę tymczasowo zamknąć, a mieszkańców poinformować z wyprzedzeniem o terminie zamknięcia drogi.

Teren robót oddzielić taśmą ostrzegawczą pozostawiając pas dla ruchu pieszych min. 1,2 m szerokości. Pas pieszy wymaga stałej możliwości przejścia bezkolizyjnego na całym odcinku prowadzonych robót drogowych.

Miejsca wykopu oznakować ograniczeniem skrajni i tablicami informacyjnymi.

Na początku oraz końcu odcinka prac ustawić znaki ostrzegawcze – „uwaga roboty na drodze” oraz zakaz wjazdu w godzinach roboczych.

Po każdym dniu roboczym pozostawić drogę przejezdną.

Na czas prowadzenia prac na całej szerokości jezdni należy wstrzymać ruch samochodowy i kierować na wyznaczony przez Inwestora objazd. Szczegóły uzgodnić z INWESTOREM .

#### **ORGANIZACJA STAŁA:**

Istniejąca organizacja stała pozostaje bez zmian. Istniejące oznakowanie należy oczyścić , słupki ustawić pionowo i odpowiednio umocnić w podłożu.

## **7. Kolizje branżowe**

W obrębie prac drogowych nie występuje kolizja z infrastrukturą techniczną poza przejściami poprzecznymi linii energetycznej i telefonicznej. Kable należy osłonić rurą dwudzielną teletechniczną APS 83 oraz energetyczną SRS 160.

Istniejące włazy kanalizacji sanitarnej oraz zawory wodociągowe wyregulować do właściwej wysokości jezdni.

## **8. UWAGI KOŃCOWE**

**Wszystkie wykopy w miejscach wystąpienia ewentualnych nieprzewidzianych kolizji branżowych należy wykonywać ręcznie pod kontrolą jednostek odpowiedzialnych za eksploatację występujących urządzeń podziemnych.**

Projekt sporządzono w 3 jednakowych egzemplarzach