

---

## Spis treści

1.	Podstawa opracowania. ....	3
2.	Cel i zakres inwestycji.....	3
3.	Projekt geotechniczny .....	3
4.	Stan istniejący. ....	4
5.	Projektowane zagospodarowanie terenu. ....	5
6.	Wpływ inwestycji na środowisko.....	7
7.	Uwagi końcowe.....	8

## **Rysunki**

Rys. 1 Plan orientacyjny	1:10000
Rys. 2 Plan sytuacyjny	1:500
Rys. 3 Profil podłużny	1:50/500
Rys. 4 Przekrój normalny.	1:100
Rys. 5 Detale konstrukcyjne	1:20
Rys. 6 Plan warstwicowy	1:250

---

## **1. Podstawa opracowania.**

### **1.1.Nazwa inwestycji:**

„Przebudowa przejścia dla pieszych na ul. Rumskiej w miejscowości Pierwoszyno”

### **1.2.Podstawowe akty prawne:**

- Mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. (Dz. U. 2022, poz. 1518),
- Prawo o ruchu drogowym
- Polskie Normy
- Prawo Budowlane

### **1.3.Podstawowe kryteria projektowe**

<b>OGÓLNE PARAMETRY TECHNICZNE</b>	
<b>Parametr techniczny</b>	<b>Wielkość</b>
Klasa drogi	L (zgodnie z MPZP)
Kategoria ruchu	KR-4
Prędkość projektowa	$V_p = 40$ km/h
Przekrój poprzeczny jednojezdniowy	1x2

## **2. Cel i zakres inwestycji**

W ramach inwestycji planuje się przebudowę ul. Rumskiej.

W ramach przebudowy przewiduje się:

- Odtworzenie nawierzchni asfaltowej poprzez frezowanie istniejących warstw asfaltowych oraz wykonaniu nakładki asfaltowej
- Wykonaniu wyspy dzielącej w osi drogi na skrzyżowaniu ul. Kaszubską
- Wykonaniu zabruków na skrzyżowaniach
- remoncie nawierzchni chodników

## **3. Projekt geotechniczny**

W przypadku obiektów budowlanych pierwszej kategorii geotechnicznej w prostych warunkach gruntowych nie opracowuje się projektu geotechnicznego.

---

#### **4. Stan istniejący.**

##### **4.1.Lokalizacja inwestycji**

Planowana inwestycja znajduje się w obrębie ewidencyjnym Pierwoszyno, w gminie Kosakowo, powiat Pucki, województwo Pomorskie. Numery ewidencyjne działek znajdują się na okładce.

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania terenu (uchwała Rady Gminy Kosakowo nr XI/57/07 z dnia 19 lipca 2007r.) inwestycja zlokalizowana jest w strefie ochrony historycznego układu ruralistycznego. Na którym obowiązują m.in. zasady:

- wymóg uzgadniania wszelkich zmian w zabudowie i zagospodarowaniu terenu oraz remontów budynków z właściwym terenowo Konserwatorem Zabytków,
- zachowanie granic historycznych podziałów geodezyjnych (oznaczonych graficznie na rysunku planu)
- zakaz stosowania materiałów obcych polskiej i regionalnej tradycji budowlanej
- zachowanie historycznego układu dróg głównych i gospodarczych.

##### **4.2. Istniejąca droga w planie i przekroju poprzecznym.**

Droga (ul. Rumska) posiada jezdnię asfaltową o szerokości od 6,28m do ok. 16,5m w obrębie skrzyżowania ul. Kaszubską . Pochylenie niwelety znajduje się między 7% a 3%.

Droga zapewnia dojazd z Pierwoszyna w kierunku Rumi.

##### **4.3.Uzbrojenie terenu**

Na terenie objętym inwestycją stwierdzono występowanie uzbrojenia podziemnego:

- kanalizacji sanitarnej,
- sieci gazowa
- sieci teletechnicznej

##### **4.4.Opinia geotechniczna**

###### **4.4.1. Określenie kategorii geotechnicznej**

Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych, ustalono pierwszą kategorię geotechniczną obiektu budowlanego w prostych warunkach gruntowych.

---

## **5. Projektowane zagospodarowanie terenu.**

### **5.1. Proponowane rozwiązania geometryczne i wysokościowe:**

Zakres opracowania obejmuje:

- wykonanie wyspy dzielącej pasy ruchu na skrzyżowaniu ul. Kaszubską o szerokości 3m i długości 12m z kostki betonowej 10x20cm. Wyspa będzie pełnić również funkcję azylu dla pieszych na przejściu.
- Wykonanie zabruków z kostki kamiennej 8x8cm w celu optycznego zawężenia skrzyżowań oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Odtworzenie nawierzchni jezdni poprzez wykonanie nakładki asfaltowej. Nie przewiduje się ingerencji w istniejący przebieg drogi w planie jak również w pochylenia poprzeczne i podłużne.
- Remont istniejących chodników, odtworzenie nawierzchni chodników z kostki betonowej 10x20cm ewentualne korekty wysokościowe. Przewiduje się również poszerzenie chodnika w sąsiedztwie przejścia dla pieszych przez ul. Rumską od strony północnej do 4m.

Projektowaną nawierzchnię asfaltową należy połączyć z istniejącymi nawierzchniami asfaltowymi za pomocą masy zalewowej na gorąco.

### **5.2. Odwodnienie.**

Nie przewiduje się zmiany istniejącego odwodnienia nawierzchni, z uwagi na zakres inwestycji obejmujący remont nawierzchni i chodników,

### **5.3. W ramach inwestycji przewiduje się:**

- Niezbędne roboty rozbiórkowe
- Ustawienie oporników i krawężników betonowych
- Wykonanie podbudowy chodników i zabruków z mieszanki niezwiązanej z kruszyw
- Odtworzenie nawierzchni chodników i zabruków z kostki betonowej
- Sfrezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej na głębokość min. 5cm
- oczyszczenie i skropienie emulsją asfaltową (w ilości 0,8kg/m<sup>2</sup>) istniejącej nawierzchni
- ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego AC11W min. gr. 3cm
- skropienie ułożonej warstwy wyrównawczej emulsją asfaltową (w ilości 0,5kg/m<sup>2</sup>)
- ułożenie warstwy ścieralnej grubości 4cm z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm
- Umocnienie powierzchni niezabudowanych humusem oraz obsianie mieszanką traw
- Inne drobne roboty drogowe i towarzyszące

---

## **5.4. Konstrukcja nawierzchni**

### **Ustalenie obciążenia ruchem**

Obciążenie ruchem określono na podstawie GPR 2020r. Natężenie ruchu pojazdów ciężkich ustalono na podstawie prognoz ruchu na cały okres projektowy.

Przyjęto kategorię KR-4.

### **Konstrukcja jezdni**

- Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno- asfaltowej AC11S gr. 4cm
- Warstwa wyrównująca z betonu asfaltowego AC11W min. 3cm
- Frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej na głębokość min. 5cm

### **Konstrukcja zabruków**

- Warstwa ścieralna z kostki kamiennej 8x8cm gr. 8cm
- Podsyпка cementowo piaskowa 1:4 gr. 5cm
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszyw, C90/3, 0/31,5mm gr. 44cm
- Warstwa mrozoochronna z mieszanki kruszywa stabilizowanego cementem C1,5/2 gr. 15cm

### **Konstrukcja chodników i wyspy dzielącej**

- Warstwa ścieralna z kostki betonowej 10x20cm gr. 6cm
- Podsyпка cementowo piaskowa 1:4 gr. 3cm
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszyw, C90/3, 0/31,5mm gr. 15cm

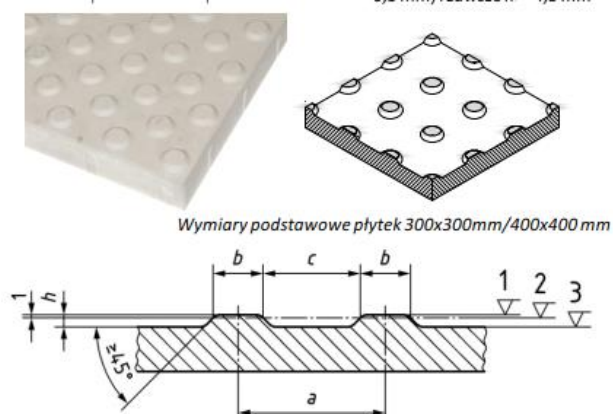
## **5.5. Urządzenia wspomagające ruch**

Z uwagi na pochylenie podłużne chodnika od strony północnej >6% zastosowano pochylnie. Po obu stronach odcinka o zwiększonym spadku podłużnym zastosowano barierki z poręczą na wysokości 75cm i 90cm. Długość pochylni 4,63m. Pochylenie podłużne ok. 9% (jak w stanie istniejącym)

Montaż barierek zgodnie z zaleceniami producenta.

---

Przed przejściem dla pieszych zastosowano płytki ostrzegawcze typ. B 30x30x8cm koloru żółtego.



## **6. Wpływ inwestycji na środowisko**

### **6.1. Gospodarka istniejącym drzewostanem**

Z uwagi na warunki widoczności przewiduje się wycinkę istniejących krzewów oraz drzewa iglastego. Lokalizacja zieleni przeznaczonej do wycinki została oznaczona na planie sytuacyjnym.

### **6.2. Projekt zieleni**

Nie przewiduje się nasadzeń.

---

### **6.3.Wpływ na stan powietrza atmosferycznego**

Przy maksymalnym natężeniu ruchu, poza granicami pasa drogowego nie wystąpią ponadnormatywne emisje zanieczyszczeń. Projektowane roboty powodujące poprawę parametrów jezdni wpływają na usprawnienie ruchu drogowego, co w konsekwencji ogranicza emisję negatywnych czynników ruchu drogowego.

### **6.4.Wpływ na warunki akustyczne**

Przy zakładanym ruchu pojazdów oraz braku funkcji o charakterze chronionym w sąsiedztwie przebudowywanej drogi, przy aktualnej wiedzy o przyszłym poziomie akustyczności pojazdów samochodowych, nie prognozuje się przekroczeń dopuszczalnych norm w granicach pasa drogowego, zarówno w porze dnia i nocy. Projektowane roboty powodujące poprawę parametrów jezdni wpływają na usprawnienie ruchu drogowego, co w konsekwencji ogranicza emisję negatywnych czynników ruchu drogowego.

### **6.5.Zagrożenie sytuacjami awaryjnymi i zagrożeniami środowiska**

Transport materiałów niebezpiecznych po drodze można zakwalifikować do sytuacji stwarzających potencjalne zagrożenia środowiska. Jego skala jest trudna do rozpoznania. Realizacja projektowanego przedsięwzięcia, spowoduje poprawę bezpieczeństwa ruchu pojazdów, co w istotny sposób zminimalizuje możliwość potencjalnych sytuacji awaryjnych.

## **7. Uwagi końcowe.**

Wszystkie roboty oznakować zgodnie z: „Instrukcją oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.” Projekt oznakowania robót uzgodnić w uprawnionych do tego organach.

Przed przystąpieniem do robót, należy wykonać próbne przekopy, celem upewnienia się, że w strefie robót nie ma uzbrojenia podziemnego.

Po zakończeniu robót plac budowy zostanie przywrócony do stanu pierwotnego.

Roboty drogowe nie mogą powodować zagrożeń dla przyległego środowiska.