

---

## Spis treści

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

## **Rysunki**

1.	Plan orientacyjny	1:10000
2.1	Plan sytuacyjny	1:500
2.2	Plan sytuacyjny	1:500
3.	Przekroje	1:50/1:20

---

## **1. Podstawa opracowania.**

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

„Przebudowa drogi gminnej nr 134029G Suchy Dwór- Dębogórze”

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

- Mapa sytuacyjno- wysokościowa,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. (Dz. U. 2022, poz. 1518),
- Katalog typowych konstrukcji jezdni przeznaczonych do ruchu bardzo lekkiego oraz innych części dróg WR-D-63,
- Prawo Budowlane
- Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych, część 3: Projektowanie przejść dla pieszych WR-D-41-3
- Wizja w terenie.

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

W ramach inwestycji planuje się przebudowę drogi gminnej w zakresie w zakresie

- budowy peronów autobusowych na ul. Paska w Suchym Dworze w obrębie skrzyżowania z ul. Przepiórczą
- budowy chodników i peronów autobusowych na ul. Chmielna w Dębogórze w obrębie skrzyżowania z ul. Sezamkową

## **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 miejscowości Dębogórze i Suchy Dwór, gmina Kosakowo, powiat Pucki, województwo Pomorskie w pasie drogowym drogi gminnej nr 134029G na działkach nr 88/66, 92 obręb Dębogórze (ul. Chmielna) oraz 172/2, 1201/1, 178/112 obręb Pogórze (ul. Paska).

---

Inwestycja znajduje się na terenie zabudowanym. W sąsiedztwie zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa- budynków jednorodzinnych.

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

Ul. Chmielna jest drogą gminną klasy L o przekroju 1/2, dwukierunkową, szerokości 6m, o spadku poprzecznym jednostronnym ok. 2%. Ulica wyposażona jest w jednostronny ciąg pieszo- rowerowy o szerokości ok. 3,5m, oddzielony od jezdni pasem zieleni. Od strony zachodniej wzdłuż drogi przebiega rów odwadniający.

Ul. Paska jest drogą gminną klasy Z o przekroju 1/2, dwukierunkową, szerokości ok. 6m, o spadku poprzecznym jednostronnym ok. 2%. Ulica wyposażona jest w jednostronny ciąg pieszo- rowerowy. W obrębie inwestycji znajduje się miejsce odpoczynku dla rowerzystów oddzielony od jezdni pasem zieleni.

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

Na terenie objętym inwestycją stwierdzono występowanie uzbrojenia podziemnego:

- sieci wodociągowej,
- sieci teletechnicznej
- kanalizacja deszczowa
- sieć gazowa

W rejonie występowania infrastruktury podziemnej prace należy prowadzić w sposób ręczny.

### **5. Stan projektowany**

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

Zakres opracowania obejmuje przebudowę istniejącej drogi gminnej w zakresie wykonania chodników oraz peronów autobusowych.

Budowy chodników i peronów autobusowych na ul. Chmielna w Dębogórze w obrębie skrzyżowania z ul. Sezamkową

Od strony wschodniej planuje się wykonanie peronu autobusowego pomiędzy istniejącą jezdnią a chodnikiem o szerokości ok. 3,11m i długości 20m. Pochylenie poprzeczne wynika z rzędnych istniejącego terenu- 2,0%.

Wysokościowo należy się dowiązać do istniejącego krawężnika wys. 12cm nad powierzchnię jezdni oraz obrzeża ciągu pieszo- rowerowego. Należy zwrócić uwagę, aby pochylenie peronu było w kierunku jezdni.

---

Wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano rząd płytek integracyjnych, ostrzegawczych w kolorze żółtym 40x40x8cm.

Od strony zachodniej planuje się wykonanie peronu autobusowego o szerokości 2m i długości 20m oraz pochyleniu poprzecznym 1,0%, wraz z dojściem od projektowanego przejścia (zakres SOR).

Z uwagi na lokalizację skarpy rowu należy zastosować prefabrykat- murek oporowy typu L , o klasie nośności 5kN/m, wysokości 1,2m, **należy zweryfikować wysokość prefabrykatu na budowie w zależności od warunków terenowych.**

Z uwagi na wielkość różnicy terenu >0,5m wzdłuż całego peronu i chodnika projektuje się barierki U-11a.

Szczegółowe rozwiązania projektowe zostały przedstawione na rys. 2.1 oraz rys. 3 przekroje.

Budowa peronów autobusowych na ul. Paska w Suchym Dworze w obrębie skrzyżowania z ul. Przepiórczą

Od strony wschodniej planuje się wykonanie peronu autobusowego pomiędzy istniejącą jezdnią a chodnikiem o szerokości ok. 3m i długości 20m. Pochylenie poprzeczne wynika z rzędnych istniejącego terenu- 2,4-3,0%.

Wysokościowo należy się dowiązać do istniejącego krawężnika wys. 12cm nad nawierzchnię jezdni oraz obrzeża ciągu pieszo- rowerowego. Należy zwrócić uwagę, aby pochylenie peronu było w kierunku jezdni.

Wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano rząd płytek integracyjnych, ostrzegawczych w kolorze żółtym 40x40x8cm.

Od strony zachodniej planuje się wykonanie peronu autobusowego pomiędzy istniejącą jezdnią a miejscem odpoczynku dla rowerzystów, o szerokości ok. 2,3m i długości 20m. Pochylenie poprzeczne wynika z rzędnych istniejącego terenu- 1,0-2,2%.

Wysokościowo należy się dowiązać do istniejącego krawężnika wys. 12cm nad nawierzchnię jezdni oraz obrzeża placu. Należy zwrócić uwagę, aby pochylenie peronu było w kierunku jezdni.

Wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano rząd płytek integracyjnych, ostrzegawczych w kolorze żółtym 40x40x8cm.

Szczegółowe rozwiązania projektowe zostały przedstawione na rys. 2.2 oraz rys. 3 przekroje.

---

## **5.2. Odwodnienie.**

Z projektowanych nawierzchni planuje się odprowadzenie wód deszczowych za pomocą spadków poprzecznych na jezdnie do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej.

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

- Zdjęcie warstwy urodzajnej, humusu
- Wykonanie wykopów pod konstrukcje nawierzchni
- Ustawienie obrzeży, prefabrykatów oraz krawężników betonowych
- Wykonanie podbudowy zasadniczej
- Wykonanie nawierzchni
- Inne drobne roboty drogowe i towarzyszące

### **5.4.Konstrukcja nawierzchni**

#### **5.4.1. Projektowana nawierzchnia chodników i peronów autobusowych**

- Warstwa ścieralna z kostki betonowej 20x10 gr. 8cm
- Podsypka cementowo- piaskowa gr. 3cm
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszyw C90/3 gr. 15 cm,

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

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

Na terenie rozpatrywanego odcinka nie ma drzew do usunięcia.

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

Inwestycja nie wpływa negatywnie na stan powietrza atmosferycznego.

### **6.3.Wpływ na warunki akustyczne**

Inwestycja nie wpływa negatywnie na warunki akustyczne.

## **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.

W obrębie inwestycji występuje infrastruktura techniczna. Prace budowlane wykonywane w bezpośredniej bliskości istniejących sieci należy prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności.