

# PROJEKT KONCEPCYJNY

*Temat projektu:* **Przebudowa odcinków dróg gminnych ulic  
Błękitnej i Abrahama w Jastarni**

*Miejscowość:* **Jastarnia**

*Działki:* 6, 7, 8, 9, 10/1, 10/3, 10/4, 11/1, 29, 16/7, 40, 47/2, 63/18, 63/30, 63/37,  
63/43, 63/48, 63/49, 63/50, 63/51, 63/53, 92/5 – obręb Jastarnia

*Zlecniodawca:* **Gmina Jastarnia  
ul. Portowa 24  
84-140 Jastarnia**

**Kategoria XXV** - drogi i kolejowe drogi szynowe

**Kategoria XXVI** - sieci, jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, ciepłownicze,  
wodociągowe, kanalizacyjne oraz rurociągi przesyłowe.

Zespół projektowy	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektant	<b>mgr inż. Mateusz Jezierski</b>	97/Gd/2002 w sp. konstrukcyjno - budowlanej	
Sprawdzający	<b>mgr inż. Celina Jezierska</b>	229/Gd/01 w sp. konstrukcyjno - budowlanej	

# Projekt koncepcyjny

## Spis treści

<b>1</b>	<b>CZĘŚĆ OGÓLNA .....</b>	<b>2</b>
1.1	INWESTOR I ZLECENIODAWCA DOKUMENTACJI.....	2
1.2	PODSTAWA OPRACOWANIA .....	2
1.3	PRZEDMIOT I ZAKRES PROJEKTU .....	2
<b>2</b>	<b>CZĘŚĆ TECHNICZNA .....</b>	<b>3</b>
2.1	STAN ISTNIEJĄCY .....	3
2.2	STAN PROJEKTOWANY .....	4
2.2.1	<i>Plan sytuacyjny.....</i>	<i>4</i>
2.2.2	<i>Przekrój poprzeczny .....</i>	<i>5</i>
2.2.3	<i>Zaprojektowane konstrukcje nawierzchni .....</i>	<i>5</i>
2.2.4	<i>Odwodnienie .....</i>	<i>6</i>
2.2.5	<i>Sieć energetyczna .....</i>	<i>6</i>
2.2.6	<i>Sieć teletechniczna .....</i>	<i>6</i>
2.2.7	<i>Sieć wodociągowa .....</i>	<i>6</i>
2.2.8	<i>Sieć sanitarna.....</i>	<i>6</i>
2.2.9	<i>Sieć gazowa .....</i>	<i>7</i>
2.2.10	<i>Urządzenia towarzyszące .....</i>	<i>7</i>
2.2.11	<i>Ochrona środowiska i prace zabezpieczające .....</i>	<i>7</i>
2.2.12	<i>Zieleń .....</i>	<i>8</i>

## Spis rysunków

Rys. 1.0	Plan orientacyjny	skala 1 : 10 000
Rys. 2.1	Plan zagospodarowania terenu	skala 1 : 500

# **1 Część ogólna**

## **1.1 Inwestor i zlecniodawca dokumentacji**

Zlecniodawcą dokumentacji jest:

**Gmina Jastarnia**  
**ul. Portowa 24**  
**84-140 Jastarnia**

## **1.2 Podstawa opracowania**

Podstawę do opracowania niniejszego projektu stanowią:

- a) formalna umowa,
- b) mapa informacyjna w skali 1:500,
- c) inwentaryzacja wykonana przez projektanta w terenie,
- d) Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 Poz. 2222),
- e) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.0.124 z dnia 29.01.2016 r.),
- f) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. RP Nr 170 Poz. 1393 z późn. zmianami),
- g) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U.2017.2285),
- h) Wytyczne Projektowania Ulic (IBDiM - Warszawa 1992 r.),
- i) Wytyczne projektowanie skrzyżowań drogowych (GDDP – Warszawa 2001),

## **1.3 Przedmiot i zakres projektu**

Przedmiotem i zakresem opracowania jest projekt koncepcyjny przebudowy ul. Błękitnej oraz ul. Abrahama w Jastarni.

Analizowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, powiecie Puckim, gminie i mieście Jastarnia.

## 2 Część techniczna

### 2.1 Stan istniejący

W stanie istniejącym, ul. Błękitna posiada jezdnię o nawierzchni wykonanej z drogowych płyt betonowych, ograniczonych krawężnikiem lub poboczem. Zlokalizowane są także zjazdy i dojścia do posesji prywatnych, wykonane z płyt betonowych lub kostki betonowej. Część prywatnych ogrodzeń zlokalizowana jest w pasie drogowym. Część oświetlenia ulicznego została zmodernizowana, natomiast brak jest kanalizacji deszczowej lub odwodnienia miejscowego. Na części ul. Błękitnej nasadzone są niskiej wysokości drzewa.

ul. Abrahama posiada jezdnię o nawierzchni z drogowych płyt betonowych oraz zjazdy i dojścia do posesji prywatnych wykonane z kostki betonowej lub płyt chodnikowych różnego rodzaju. Zlokalizowane jest również zmodernizowane oświetlenie uliczne.

Przyległy teren ulic Abrahama i Błękitnej to obszar zlokalizowany jest na terenie sklasyfikowanym jako pas drogowy, a także obszarze sklasyfikowanym jako nieużytek lub działki przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową lub użytki.

W stanie istniejącym, występują podziemne sieci infrastruktury technicznej: sieć wodociągowa, teletechniczna, elektroenergetyczna, gazowa oraz kanalizacja sanitarna.

## 2.2 Stan projektowany

Parametry techniczne zostały określone na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz.U.2016.0.124 z dnia 29.01.2016 r.)

Parametr techniczny	Wielkość
Szerokość jezdni	5,0 – 5,5 m
Szerokość chodnika	1,5 - 2,0 m

### 2.2.1 Plan sytuacyjny

Zaprojektowano jezdnię ul. Błękitnej o szerokości 5,5 m, wykonaną z kostki betonowej. Po jednej stronie jezdni zlokalizowano zjazdy i dojeżdża do posesji prywatnych wykonane z kostki betonowej, zaś pozostałą przestrzeń zaprojektowano o nawierzchni z płyt ażurowych typu Meba, aby umożliwić postój pojazdów mieszkańców. Po drugiej stronie jezdni ul. Błękitnej zaprojektowano pas zieleni o szerokości 1,0 m, aby uchronić istniejące drzewa oraz zjazdy do posesji prywatnych. Za pasem zieleni zlokalizowano chodnik o szerokości 2,0 m, wykonany z kostki betonowej. Pozostałą przestrzeń przy ogrodzeniach posesji zaprojektowano w postaci zabruku z kostki betonowej lub pasa zieleni niskiej. W celu uspokojenia ruchu na ul. Błękitnej zaprojektowano 2 progi zwalniające. Projektowany układ ul. Błękitnej zlokalizowany został w istniejącym pasie drogowym.

Jezdnię ul. Abrahama zaprojektowano o szerokości 5,0 m, wykonaną z kostki betonowej. Wzdłuż jezdni zaprojektowano chodnik o szerokości 1,5 – 2,0 m, wykonany z kostki betonowej oraz zjazdy i dojeżdża do posesji prywatnych, również jako wykonane z kostki betonowej. Zaplanowano lokalizację dwóch skrzyżowań w celu połączenia ul. Abrahama z ul. Bałtycką oraz drogą prowadzącą do nabrzeża zatoki. W celu zwiększenia bezpieczeństwa, zaprojektowano przejścia dla pieszych oraz progi zwalniające. Projektowany układ ul. Abrahama zlokalizowany jest częściowo w pasie drogowym, a częściowo na działkach o charakterze zabudowań lub nieużytkowym. Istniejący hydrant kolidujący z projektowanym układem drogowym przeznaczono do przestawienia.

## 2.2.2 Przekrój poprzeczny

Przekrój poprzeczny jezdni zaprojektowano jako dwustronny o wartości 2%, zaś chodnika jako jednostronny o wartości 2%.

## 2.2.3 Zaprojektowane konstrukcje nawierzchni

### 2.2.3.1 Konstrukcja jezdni:

- |  |       |
|--|-------|
| • kostka betonowa fazowana szara                                       | 8 cm  |
| • podsypka cementowo – piaskowa 1:4                                    | 3 cm  |
| • podbudowa z kruszywa łamanego 4/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie | 20 cm |
| • podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem klasy C3/4             | 20 cm |

### 2.2.3.2 Konstrukcja zjazdów:

- |  |       |
|--|-------|
| • kostka betonowa fazowana grafitowa                                   | 8 cm  |
| • podsypka cementowo – piaskowa 1:4                                    | 3 cm  |
| • podbudowa z kruszywa łamanego 4/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie | 20 cm |
| • podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem klasy C3/4             | 20 cm |

### 2.2.3.3 Konstrukcja chodnika:

- |  |       |
|--|-------|
| • kostka betonowa fazowana szara                                       | 8 cm  |
| • podsypka cementowo – piaskowa 1:4                                    | 3 cm  |
| • podbudowa z kruszywa łamanego 4/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie | 20 cm |

### 2.2.3.4 Konstrukcja zabrukowania:

- |  |       |
|--|-------|
| • kostka betonowa fazowana grafitowa                                   | 8 cm  |
| • podsypka cementowo – piaskowa 1:4                                    | 3 cm  |
| • podbudowa z kruszywa łamanego 4/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie | 20 cm |

### 2.2.3.5 Konstrukcja utwardzenia nawierzchni z płyt betonowych ażurowych typu Meba:

- |   |       |
|---|-------|
| • płyta betonowa ażurowa typu Meba 40x60 cm                                     | 10 cm |
| • podsypka z piasku 4/8 mm  | 3 cm  |
| • podbudowa z kruszywa łamanego 4/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie          | 20 cm |
| • warstwa odsączająca z piasku o współczynniku filtracji $k > 8 \text{ m/dobę}$ | 20 cm |

#### **2.2.4 Odwodnienie**

Zaprojektowano miejscowe odwodnienie ul. Abrahama i ul. Błękitnej w postaci studni chłonnych. Studnia zaopatrzona będzie we wpust krawężnikowo-jezdniowy z żeliwa szarego kl. D400, wysokość korpusu  $H=22\text{cm}$  z kratą uchylną zgodnie z PN-EN 124:2000 oraz z koszem osadnikowym. Wpust krawężnikowo-jezdniowy osadzony będzie w mimośrodowym otworze betonowej płyty górnej studni (przygotowanej do obciążeń ruchu drogowego). Na dnie studni zaprojektowano ułożenie warstwy filtracyjnej grubości 40cm, o frakcji żwiru 20÷40mm. Pod studnią zaprojektowano pierścień fundamentowy z chudego betonu o szerokości 25 cm i grubości 10cm, na którym posadowiony będzie krąg studzienny.

#### **2.2.5 Sieć energetyczna**

Wzdłuż ul. Abrahama oraz częściowo w ul. Błękitnej, zlokalizowane jest zmodernizowane oświetlenie. Ze względu na kolizję z projektowanym układem drogowym, część słupów oświetleniowych w ul. Abrahama zaprojektowano do przestawienia w projektowany pas zieleni. Pozostałe słupy oświetleniowe pozostają według pierwotnej lokalizacji. W ul. Błękitnej, część niezmmodernizowanego oświetlenia przeznaczono do likwidacji i zaprojektowano lokalizację nowych słupów oświetleniowych. Nowe słupy oświetleniowe zaprojektowano w technologii istniejącego, zmodernizowanego oświetlenia.

Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej sieci elektroenergetycznej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie. Istniejące przewody sieci energetycznej zlokalizowane pod jezdnią lub zjazdem przeznaczono do zabezpieczenia rurą osłonową.

#### **2.2.6 Sieć teletechniczna**

Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej sieci teletechnicznej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie. Istniejące włazy przewidziano do regulacji wysokościowej. Istniejące przewody sieci teletechnicznej zlokalizowane pod jezdnią lub zjazdem przeznaczono do zabezpieczenia rurą osłonową.

#### **2.2.7 Sieć wodociągowa**

Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej sieci wodociągowej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie. Istniejące włazy przewidziano do regulacji wysokościowej. Istniejące przewody sieci wodociągowej zlokalizowane pod jezdnią lub zjazdem przeznaczono do zabezpieczenia rurą osłonową.

#### **2.2.8 Sieć sanitarna**

Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej sieci sanitarnej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie. Istniejące włazy przewidziano do regulacji wysokościowej.

### **2.2.9 Sieć gazowa**

Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej sieci sanitarnej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie. Istniejące włazy przewidziano do regulacji wysokościowej. Istniejące przewody sieci gazowej zlokalizowane pod jezdnią lub zjazdem przeznaczono do zabezpieczenia rurą osłonową.

### **2.2.10 Urządzenia towarzyszące**

W przypadku natrafienia (w czasie wykonywania robót budowlanych) na jakiegokolwiek instalacje należy je traktować jako czynne. Roboty budowlane w sąsiedztwie urządzeń podziemnych należy prowadzić ręcznie. Istniejące włazy i zasuwy uzbrojenia podziemnego przewidziano do regulacji wysokościowej.

### **2.2.11 Ochrona środowiska i prace zabezpieczające**

Realizacja inwestycji powodować będzie następujące rodzaje wprowadzanych do środowiska substancji lub energii (zarys problematyki):

- wody opadowe zostaną odprowadzone powierzchniowo na tereny zielone pasa drogowego. Planując zastosowanie rozwiązań w zakresie ochrony wód powierzchniowych należy stwierdzić, że nie zachodzi znaczące zagrożenie zanieczyszczeniami pochodzenia komunikacyjnego w trakcie funkcjonowania rozbudowywanego terenu. Skuteczność zastosowanych rozwiązań zarówno w sytuacji normalnego funkcjonowania terenu oraz w sytuacjach awaryjnych w pełni zabezpiecza występujące tu zasoby wód powierzchniowych;
- wielkość i rodzaje wprowadzanych zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego dotyczą CO, węglowodory alifatyczne oraz węgla elementarnego, według prognozy będą spełniały dopuszczalne stężenia w perspektywie prognozowanych natężeń ruchu;
- na wartości parametrów klimatu akustycznego terenów bezpośrednio znajdujących się wokół projektowanego terenu ma wpływ przede wszystkim hałas komunikacyjny wywołany ruchem pojazdów samochodowych. Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi, w zakresie ochrony przed hałasem i wibracjami ustalono, że zdefiniowaniu dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku na odcinku przebiegu podlegać będą tereny istniejącej zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej. Stopień uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcją natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości, potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Prognozowany zasięg oddziaływania hałasu nie wymaga podjęcia działań minimalizujących, do których zaliczyć należy budowę ekranów akustycznych, wymianę stolarki okiennej i budowlanej oraz w sytuacji konfliktowych wykup budynków bądź zmiana funkcji.
- powstające w trakcie budowy drogi odpady nie są zaliczone do odpadów niebezpiecznych i zgodnie z koncepcją budowy dróg mogą zostać one wytworzone i odzyskane w miejscu wytworzenia.

W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia na obecnym etapie nie prognozuje się wystąpienia znaczących oddziaływań, powodujących konieczność stosowania technicznych rozwiązań chroniących środowisko.



W celu zminimalizowania wpływu prowadzonych prac na środowisko należy maksymalnie ograniczyć czas użytkowania sprzętu ciężkiego w celu zminimalizowania hałasu.

Materiały pochodzące z rozbiórki należy dokładnie usunąć z terenu budowy i obszarów do niej przyległych. Nie wolno dopuszczać do gromadzenia materiałów budowlanych na przyległych terenach zielonych.

#### **2.2.12 Zielen**

Tereny zielone w obrębie projektowanego układu drogowego przewidziano do mikroniwelacji i przykrycia warstwą humusu gr. 10 cm oraz obsiania mieszanką traw. Należy zachować rząd drzew wzdłuż ulicy Błękitnej. W rejonie połączenia ulic Błękitnej i Abrahama przewidziano wycinkę istniejącego zakrzewienia i zadrzewienia wchodzącego w zakres projektowanego układu drogowego.

Opis sporządził:

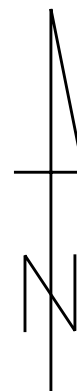
mgr inż. Mateusz Jezierski

# PLAN ORIENTACYJNY

Skala 1:10 000



— zakres opracowania



Rys. nr 1



