

PROJEKT KONCEPCYJNY

Temat projektu: **Przebudowa ulicy Kasztanowej w Juracie**

Miejscowość: **Jurata**

Działki: 208, 271, 237, 238, 264, 308, 311 obręb Jurata

*Inwestor i
Zamawiający:* **Gmina Jastarnia
ul. Portowa 24
84-140 Jastarnia**

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

GDYNIA – sierpień 2022

Projekt koncepcyjny

Spis treści

1	CZĘŚĆ OGÓLNA	2
1.1	INWESTOR I ZLECENIODAWCA DOKUMENTACJI.....	2
1.2	PODSTAWA OPRACOWANIA	2
1.3	PRZEDMIOT I ZAKRES PROJEKTU	2
2	CZĘŚĆ TECHNICZNA	3
2.1	STAN ISTNIEJĄCY	3
2.2	WARUNKI GRUNTOWO- WODNE.....	3
2.3	MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	3
2.4	STAN PROJEKTOWANY	4
2.4.1	<i>Parametry techniczne</i>	<i>4</i>
2.4.2	<i>Plan sytuacyjny.....</i>	<i>4</i>
2.4.3	<i>Przekrój podłużny i poprzeczny</i>	<i>5</i>
2.4.4	<i>Kolorystyka nawierzchni</i>	<i>5</i>
2.4.5	<i>Zaprojektowane konstrukcje nawierzchni</i>	<i>6</i>
2.4.6	<i>Rozbiórki.....</i>	<i>6</i>
2.4.7	<i>Oświetlenie drogowe</i>	<i>6</i>
2.4.8	<i>Odwodnienie.....</i>	<i>6</i>
2.4.9	<i>Sieć energetyczna</i>	<i>6</i>
2.4.10	<i>Sieć teletechniczna.....</i>	<i>6</i>
2.4.11	<i>Sieć wodociągowa.....</i>	<i>6</i>
2.4.12	<i>Sieć gazowa</i>	<i>7</i>
2.4.13	<i>Kanalizacja sanitarna.....</i>	<i>7</i>
2.4.14	<i>Oznakowanie</i>	<i>7</i>
2.4.15	<i>Urządzenia towarzyszące</i>	<i>7</i>
2.4.16	<i>Ochrona środowiska i prace zabezpieczające</i>	<i>7</i>

Spis rysunków

Rys. 1.0	Plan orientacyjny	skala 1 : 10 000
Rys. 2.1	Plan sytuacyjny	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 do celów informacyjnych 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),
- j) Wytyczne techniczne projektowania i realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich w województwie pomorskim (20 kwietnia 2022 wersja 3.16)

1.3 Przedmiot i zakres projektu

Przedmiotem i zakresem opracowania jest projekt koncepcyjny przebudowy ulicy Kasztanowej w Juracie.

Zakres opracowania wzmocnienie konstrukcji nawierzchni oraz przebudowę jezdni ulicy Kasztanowej, przebudowę skrzyżowań, przebudowę chodników, budowę ścieżki rowerowej, budowę ciągu pieszo- rowerowego, przebudowę i rozbudowę oświetlenia ulicznego, przebudowę zjazdów, budowę wyniesionego skrzyżowania i przejścia dla pieszych, niezbędną wycinkę istniejącej zieleni oraz wykonanie nasadzeń kompensacyjnych, wykonanie terenów zielonych, wykonanie oznakowania wraz z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu, niezbędną przebudowę infrastruktury technicznej w celu usunięcia kolizji z przebudowywaną drogą gminną.

Analizowana droga wojewódzka zlokalizowana jest w województwie pomorskim, powiecie puckim, gminie Jastarnia, w miejscowości Jurata.

2 Część techniczna

2.1 Stan istniejący

Dokumentacja projektowa przebudowy drogi gminnej- ulicy Kasztanowej w Juracie obejmuje odcinek od ulicy Wojska Polskiego do końca ulicy Kasztanowej. Teren inwestycji przebiega w obszarze zabudowanym.

Na analizowanym odcinku ulica Kasztanowa jest drogą jednojezdniową jednokierunkową.

Szerokość jezdni o nawierzchni z kostki betonowej w kolorze szarym wynosi od 6.0 m do 6,2 m i została poszerzona na łukach poziomych. Wzdłuż prawej i lewej krawędzi jezdni zlokalizowane są ciągi piesze o nawierzchni z kostki betonowej w kolorze czerwonym. Pomiędzy jezdnią a chodnikiem zlokalizowany jest teren zielony.

Wzdłuż prawej krawędzi jezdni na końcowym odcinku ulicy Kasztanowej znajduje się zatoka postojowa z prostopadłym układem miejsc do postoju pojazdów samochodowych.

Zjazd wykonane są o nawierzchni z elementów betonowych.

W pasie drogowym zlokalizowane jest oświetlenie własności Energa Oświetlenie.

Pas drogowy porośnięty jest zielenią niską, wzdłuż krawędzi jezdni występuje zadrzewienie.

W stanie istniejącym, na analizowanym obszarze występują następujące sieci: energetyczna, oświetleniowa, gazowa, telekomunikacyjna, wodociągowa oraz kanalizacji deszczowej i sanitarnej.

2.2 Warunki gruntowo- wodne

Warunki gruntowo- wodne zostaną określone na etapie projektu budowlanego.

2.3 Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego

Zakres planowanego przedsięwzięcia jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego ustanowionego:

- ✓ uchwałą Rady Miejskiej Jastarni nr XXXVIII/276/2013 z dnia 24 czerwca 2013 r. w którym teren pasa drogowego ulicy Kasztanowej został oznaczony jako 07 KDD.
- ✓ uchwałą Rady Miejskiej Jastarni nr XXXIII/344/2021 z dnia 26 sierpnia 2021 r. w którym teren pasa drogowego ulicy Kasztanowej został oznaczony jako 07 KDD.

Zgodnie z zapisami miejscowych planów:

- ✓ Teren inwestycji znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią (prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi raz na 100 lat) oraz niskiego zagrożenia powodzią (raz na 500 lat).

2.4 Stan projektowany

2.4.1 Parametry techniczne

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
Jezdnia ulicy Kasztanowej	6,0 m
Ciąg pieszo- rowerowy	3,0 m (bez krawężnika i obrzeża)
Chodnik odsunięty od krawędzi jezdni	1,5 m (bez krawężnika i obrzeża)
Ścieżka rowerowa	2,0 m (bez krawężnika i obrzeża)

2.4.2 Plan sytuacyjny

Dokumentacja projektowa obejmuje przebudowę ulicy Kasztanowej w Juracie. Inwestycja została zlokalizowana w granicach terenów stanowiących własność Gminy Jastarnia.

Zaprojektowano wzmocnienie konstrukcji nawierzchni oraz przebudowę jezdni ulicy Kasztanowej. Droga o szerokości 6,0 m ograniczona została krawężnikiem betonowym ustawionym na ławie betonowej z oporem. Nawierzchnię jezdni należy wykonać o warstwie ścieralnej z kostki betonowej grubości 8 cm. Szczegóły wzmocnienia konstrukcji nawierzchni należy zaprojektować na etapie projektu budowlanego po wykonaniu badań geotechnicznych.

Od początku opracowania do skrzyżowania z ul. Mestwina po stronie lewej ulicy Kasztanowej zaprojektowano przebudowę chodnika z zachowaniem jego funkcji. Ze względu na zachowanie istniejącego zadrzewienia chodnik szerokości 1,5 m oraz zostały usytuowane w odsunięciu od krawędzi jezdni za istniejącym szpalerem drzew.

Po stronie prawej ulicy Kasztanowej od początku opracowania do skrzyżowania z ul. Ratibora w miejscu istniejącego chodnika zaprojektowano ścieżkę rowerową. Ze względu na zachowanie istniejącego zadrzewienia chodnik ścieżka rowerowa szerokości 2,0 m została usytuowana w odsunięciu 1,0 m od krawędzi jezdni.

Od skrzyżowania z ulicą Ratibora do końca opracowania po stronie prawej ulicy Kasztanowej zaprojektowano ciąg pieszo- rowerowy szerokości 3,0 m.

Skrzyżowanie z ulicą Mestwina zaprojektowano jako wyniesione z przejściem dla pieszych i przejazdem pieszo- rowerowym.

Istniejącą zatokę postojową przewidziano do przebudowy. Zaprojektowano 7 miejsc postojowych dla pojazdów osobowych oraz jedno miejsce postojowe dla pojazdów osób

niepełnosprawnych.

Zaprojektowano przebudowę skrzyżowań oraz zjazdów.

Zaprojektowano przebudowę i rozbudowę oświetlenia ulicznego wraz z doświetleniem przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów.

Zaprojektowano przesunięcie istniejących wpustów do projektowanej krawędzi jezdni.

Drzewa i krzaki kolidujące z projektowaną infrastrukturą przewidziano do usunięcia. Projektowane tereny zielone należy pokryć warstwą humusu grubości 10 cm i obsiać mieszanką traw

2.4.3 Przekrój podłużny i poprzeczny

Przekrój poprzeczny zaprojektowano jako daszkowy 2%. Pochylenie podłużne zaprojektowano w dowiązaniu do istniejącego terenu oraz istniejącej niwelety ulicy Kasztanowej.

2.4.4 Kolorystyka nawierzchni

✓ Jezdnia i skrzyżowania

Warstwę ścieralną jezdni ulicy Kasztanowej oraz wlotów skrzyżowań zaprojektowano z kostki betonowej fazowanej prostokątnej w kolorze szarym.

✓ Ścieżka rowerowa

Ścieżkę rowerową zaprojektowano o warstwie ścieralnej z kostki betonowej prostokątnej niefazowanej w kolorze czerwonym.

✓ Ciąg pieszo- rowerowy

Ciąg pieszo- rowerowy zaprojektowano o warstwie ścieralnej prostokątnej z kostki betonowej niefazowanej w kolorze czerwonym

✓ Chodnik i dojścia do budynków

Chodnik i dojścia do budynków zaprojektowano o warstwie ścieralnej z kostki betonowej prostokątnej fazowanej w kolorze żółtym.

✓ Zjazdy

Zjazdy w obrębie ścieżki rowerowej, chodnika i ciągu pieszo- rowerowego zaprojektowano o warstwie ścieralnej z kostki betonowej w kolorze czerwonym. Zjazdy w obrębie ciągu pieszo- rowerowego zaprojektowano o warstwie ścieralnej z kostki betonowej 10x20 cm w kolorze czerwonym. Zjazdy w obrębie chodnika i opaski oraz poza ścieżką rowerową i ciągiem pieszo- rowerowym zaprojektowano o warstwie ścieralnej z kostki betonowej 10x20 cm w kolorze czarnym.

Na zjazdach zachowano została ciągłość nawierzchni.

2.4.5 Zaprojektowane konstrukcje nawierzchni

Zaprojektowano nową konstrukcję nawierzchni jezdni, ścieżki rowerowej, ciągu pieszo- rowerowego, chodników i dojeżdż do posesji oraz przebudowywanych zjazdów i skrzyżowań. Szczegóły rozwiązań konstrukcyjnych zostaną przedstawione na etapie projektu budowlanego.

2.4.6 Rozbiórki

Zaprojektowano rozbiórkę jezdni, chodników, skrzyżowań, zjazdów oraz powierzchni utwardzonych wraz z ograniczającymi je krawężnikami i obrzeżem. Drzewa kolidujące z projektowaną infrastrukturą przewidziano do usunięcia.

2.4.7 Oświetlenie drogowe

Zaprojektowano rozbudowę i przebudowę oświetlenia ulicznego wraz z doświetleniem przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów. Istniejące oświetlenie przeznaczone do likwidacji. Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej sieci oświetleniowej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie.

2.4.8 Odwodnienie

Wody opadowe z projektowanych terenów utwardzonych dzięki projektowanym spadkom podłużnym i poprzecznym zostaną odprowadzone do istniejącej kanalizacji deszczowej oraz na tereny zielone w granicach pasa drogowego.

2.4.9 Sieć energetyczna

Należy zachować wymagane normami odległości zbliżeń w pionie i poziomie od istniejącej sieci elektroenergetycznej. Prace ziemne w miejscach kolizji i zbliżeń wykonywać ręcznie.

2.4.10 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 włązy przewidziano do regulacji wysokościowej.

2.4.11 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 włązy przewidziano do regulacji wysokościowej.

2.4.12 Sieć gazowa

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

2.4.13 Kanalizacja sanitarna

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

2.4.14 Oznakowanie

Projekty docelowej organizacji ruchu stanowi odrębną dokumentację techniczną.

2.4.15 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 zasuwki uzbrojenia podziemnego przewidziano do regulacji wysokościowej.

2.4.16 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 i do istniejącej kanalizacji deszczowej. 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.

Opis sporządził:

mgr inż. Mateusz Jezierski