



**V I A   A N T I C A**

**Piotr   Labuda**

77.100 Bytów , ul. Piwonii 25 , tel.608 85 08 12, NIP 842-102-94-71, e-mail: [via.labuda@wp.pl](mailto:via.labuda@wp.pl)

## **PROJEKT WYKONAWCZY**

**Przebudowa (remont) odcinka drogi gminnej nr 166034G  
Sulęczyno – Kłodno-Ostrów Mausz**

**Obiekt :**            **droga gminna 166034G – klasa D**

**Lokalizacja :**    woj. pomorskie  
                         powiat kartuski  
                         gmina Sulęczyno  
                         miejscowość: Sulęczyno , Kłodno  
                         obręb : Sulęczyno, dz. 41/2 oraz Kłodno 77 i 72

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

**Opracował:**      inż. Piotr Labuda

.....

*Bytów , marzec 2019 rok*

# ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Strona tytułowa
2. Opis techniczny
3. Stan istniejący
4. Stan projektowany
5. Część rysunkowa:
  - nr 1 - Mapa orientacyjna – skala 1:10000
  - nr 2 - Plan sytuacyjny – skala 1:2000

# OPIS TECHNICZNY

- I. PODSTAWA OPRACOWANIA
- II. STAN ISTNIEJĄCY I ZAKRES OPRACOWANIA
- III. STAN PROJEKTOWANY

## I. PODSTAWA OPRACOWANIA

- a) Umowa z Inwestorem
- b) Mapa do celów informacyjnych w skali 1:2000
- c) Pomiary uzupełniające, wysokościowe, wykonane dla celów projektowania
- d) Wizja lokalna w terenie i inwentaryzacja stanu istniejącego
- e) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.99.43.430).
- f) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane
- g) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- h) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
- i) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie /Dz.U. nr.63 poz. 735/.

## II. STAN ISTNIEJĄCY I ZAKRES OPRACOWANIA

Nastąpiło zniszczenie odcinkowe poboczy i krawędzi jezdni spowodowane prowadzeniem akcji ratunkowych i prac związanych z usuwaniem drzewostanu po nawałnicy. Ze względu na duży ruch samochodów ciężarowych wywożących drewno z terenu objętego nawałnicą nastąpiły uszkodzenia w płytach żelbetowych ( spękania , uszczerbki , oraz przesunięcia płyt).

Częściowemu zniszczeniu uległ również przepust drogowy. Należy naprawić przyczółki , umocnienia skarp oraz wymienić rurę przepustową. Zakres prac obejmuje odcinkową wymianę uszkodzonych płyt i naprawę poboczy na łącznym odcinku około 3,2 km oraz częściowo wymianę oporników betonowych. Istniejąca droga posiada jezdnię szerokości około 4,0 m , pobocza zmienne od 0,75-1,5 m

Teren przebiega wzdłuż terenów rolnych i leśnych , częściowo wzdłuż terenu zabudowy zagrodowej i letniskowej.

Woda opadowa kierowana jest powierzchniowo w stronę poboczy i przyległego terenu.

## III. STAN PROJEKTOWANY

### 1. Opis ogólny

Prace obejmują głównie wymianę uszkodzonych płyt w miejscach oznaczonych w terenie farbą (płyta z krzyżykiem). Odcinki do przełożenia oznaczono w terenie strzałkami oznaczającymi początek i koniec odcinków do przełożenia.

W km około 1,8 przewidziano do wymiany przepust wraz z wykonaniem przyczółków i ustawieniem barierek ochronnych.

Szczegółowy zakres prac przedstawiono na planie sytuacyjnym oraz w przedmiarze robót.

Do realizacji zadania zastosowane będą następujące podstawowe materiały:

- oporniki 100/12/25 z betonu C25/30 ,
- płyty Yomb o wymiarach 100x75x12,5 cm z betonu C25/30,
- kruszywo łamane – frakcji 0-31,5mm , kategorii C50/30,
- płyty ażurowe betonowe typu MEBA z betonu C25/30,
- rury przepustowe PEHD Sn 8 śr 1000 mm wraz z łącznikami,
- beton hydrotechniczny C25/30 o wodoszczelności W8,
- pręty zbrojeniowe śr. 12mm, ze stali klasy AIII (żebrowane dwuskośnie) gatunku 34GS,
- wygrodzienia U12a (barierki) ocynkowane i malowane proszkowo ,kolor żółty, śred. 60,3mm .

Przewidziany do wymiany przepust należy rozebrać . Napływ wody wygrodzić na czas wykonywania prac montażowych.

Na wyrównanym podłożu ułożyć fundament żwirowy grubości 20 cm i rurę przepustową dł 9 m w miejscu istniejącej. Zagęszczenie wokół rury wykonać ubijakiem mechanicznym, aby uzyskać wskaźnik zagęszczenia gruntu na poziomie 0,98 wg Proctora. Do zasyпки przyjąć mieszankę żwirową o takiej średnicy ziaren aby nie przekroczyć skoku karbu zewnętrznego rury.

Przyczółki żelbetowe o wymiarach 6m x 2,3m ( obustronne) gr 30 cm na wzmocnionym fundamencie poprzez uzupełnienie istniejącego 2mx2mx0,5mx0,3m. Przyczółki wykonać z betonu hydrotechnicznego W8 (C25/30). Zbrojenie podwójną siatką 25x30cm z prętów śr 12mm ze stali AIII , 34GS.

Skarpy zabezpieczyć płytami ażurowymi typu MEBA. Płyty zakotwić prętami metalowymi w celu zabezpieczenia przed osuwaniem się.

Od góry zamontować barierki systemowe typu U12a koloru żółtego ze stali ocynkowanej i mapowanej proszkowo ( 8 sztuk po 2 m) .

## **2. 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 .

## **3. Kolizje branżowe**

W obrębie prac drogowych nie występuje kolizja z infrastrukturą techniczną.

W przypadku stwierdzenia występowania braku zabezpieczenia istniejących przejść infrastruktury technicznej należy zamontować rury osłonowe dwudzielne ( dotyczy telekomunikacji i energetyki) w uzgodnieniu z gestorami sieci.

## **4. 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