

**VIATRAKT Sp. z o.o.**

Adres: ul. Dzika 4, 83-304 Kobysewo

Telefon: +48 694 613 967 E-mail: viatrakt@gmail.com

NIP: 589 207 04 83 REGON: 521080984



## **PROJEKT TECHNICZNY**

Zamierzenie budowlane: Remont drogi gminnej, ulicy Gdańskiej zlokalizowanej w miejscowościach Wocławy i Koszwały.

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

Adres obiektu budowlanego: ul. Gdańska  
83-011 Koszwały, Wocławy

Nr działek / obręby: *Obręb Koszwały dz. nr: 38/6, 39/3, 236;*  
*Obręb Wocławy dz. nr: 187, 32, 44/1, 124/1, 123/1*

Inwestor: Gmina Cedry Wielkie  
ul. M. Płażyńskiego 16  
83-020 Cedry Wielkie

	OPRACOWAŁ	PODPIS
1	<b>mgr inż. Łukasz Kitowski</b> <i>upr. nr POM/0292/POOD/11</i> <i>specjalność - drogowa</i>	

Wrzesień 2023r.

<b>I. DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE.....</b>	<b>3</b>
<b>II. OPIS TECHNICZNY.....</b>	<b>12</b>
1. DANE WYJŚCIOWE .....	12
2. CEL OPRACOWANIA.....	12
3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.....	12
4. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEJ ORGANIZACJI ORAZ RUCHU NA DRODZE.....	13
5. PROJEKTOWANE ROBOTY DROGOWE.....	14
5.1. Projektowane prace remontowe.....	14
5.2. Sposób wykonania prac remontowych. ....	14
5.3. Materiał wykorzystany do prac remontowych.....	16
5.4. Zakres robót.....	19
6. PODSUMOWANIE I UWAGI.....	23
<b>III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....</b>	<b>24</b>
<b>ZAŁĄCZNIK A – DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA .....</b>	<b>29</b>

## **I. DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE**

1. Decyzja GN.6822.6.2018 – wygaszenie trwałego zarządu dla działki nr 38/6 obręb Koszwały
2. Decyzja GN.6822.6.2018 – wygaszenie trwałego zarządu dla działki nr 236 obręb Koszwały

## DECYZJA

Na podstawie art. 104 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2018r. poz. 2096) oraz art. 47 ust. 1, 2 i 4 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami (t. j. Dz. U. z 2018r. poz. 2204)

na wniosek

Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

dotyczący wygaszenia trwałego zarządu nieruchomościami zlokalizowanymi w pasie drogi  
pozbawionej kategorii drogi krajowej

### **Wójt Gminy Cedry Wielkie**

#### **orzeka**

o wygaśnięciu trwałego zarządu sprawowanego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w stosunku do nieruchomości oznaczonych w ewidencji gruntów jako działki nr: 31/6 o pow. 0.0087 ha, 38/6 o pow. 0.2437 ha, 74/8 o pow. 0.0245 ha, 113/4 o pow. 0.0400 ha, 278/2 o pow. 0.3843 ha, jednostka rejestrowa nr G.268, obręb Koszwały, Gmina Cedry Wielkie, powiat gdański, dla których Sąd Rejonowy w Gdańsku prowadzi Księgę Wieczystą nr GD1G/00120957/3, „ponieważ w związku z oddaniem do użytkowania nowo wybudowanego odcinka drogi ekspresowej S7 dotychczasowy odcinek drogi został pozbawiony kategorii drogi krajowej wymienione wyżej działki stały się dla niej zbędne. Wydanie nieruchomości następuje po uprawomocnieniu niniejszej decyzji na podstawie protokołu zdawczo odbiorczego.

#### **Uzasadnienie**

Dnia 19 kwietnia 2017r. do Starostwa Powiatowego w Pruszcze Gdańskim wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 4 kwietnia 2017r. nr O. Gd. I-3.7013.49.2017.1.GW o wydanie, na podstawie art. 47 ust.1 ustawy z dnia z 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami, decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu nieruchomościami które stały się dla niej zbędne w związku z oddaniem do użytkowania nowo wybudowanego odcinka drogi ekspresowej S7 i pozbawieniem dotychczasowego odcinka drogi kategorii drogi krajowej. Integralną część wniosku stanowił wykaz zbędnych działek.

Dnia 24 maja 2017r. do Urzędu Gminy Cedry Wielkie wpłynęło pismo Starosty Gdańskiego z dnia 18 maja 2017r. nr GK-GN.680.94.2017.EW przekazujące według właściwości wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wydania decyzji o wygaśnięciu trwałego

zarządu z dnia 4 kwietnia 2017r. Przekazując wniosek Starosta Gdański powołał się na wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku sygn. akt SA/Bk 264/14 z dnia 8 lipca 2014r., z którego wynika, że właściwość do podejmowania decyzji w przedmiocie wygaszania trwałego zarządu nieruchomości należy do organu wykonawczego jednostki samorządu terytorialnego będącej właścicielem drogi.

Rozpatrując powyższy wniosek ustalono co następuje:

1. Dnia 8 czerwca 2012r. Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego decyzją nr WIK.771.7.23.2012.WZ udzielił pozwolenia na użytkowanie wybudowanej w ciągu drogi krajowej S7 Południowej Obwodnicy Miasta Gdańska. Zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych w treści obowiązującej w dniu wydania wymienionych wyżej decyzji (Dz. U. z 2013r. poz. 260) z mocy prawa odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.
2. Rada Gminy Cedry Wielkie na podstawie art. 2 ustawy z dnia 13 września 2013r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2015r. poz.870) dnia 11 września 2015r. podjęła uchwałę Nr VIII/73/15 (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z dnia 06. 10 2015r. 3030) o pozbawieniu odcinka drogi zastąpionego nowo wybudowanym odcinkiem drogi S7 (Południowa Obwodnica Miasta Gdańska) kategorii drogi gminnej, w związku z czym został on zaliczony do kategorii dróg wojewódzkich.
3. Sejmik Województwa Pomorskiego na podstawie art. 10 ust 5a ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (j. tekst Dz. U z 2015r. poz. 460) podjął dnia 29 lutego 2016r. Uchwałę Nr 212/XVIII/16 (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z dnia 16.03.2016 poz. 1092) o pozbawieniu kategorii drogi wojewódzkiej odcinka drogi zastąpionego nowo wybudowanym odcinkiem drogi S7 (Południowa Obwodnica Miasta Gdańska), który został zaliczony do kategorii dróg powiatowych.
4. Rada Powiatu Gdańskiego na podstawie art. 10 ust 5c ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (j. tekst Dz. U z 2015r. poz. 460) podjął dnia 20 czerwca 2016r. Uchwałę Nr XXIII/156/2016 (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z dnia 13. 07.2016 poz. 2452) o pozbawieniu kategorii drogi powiatowej odcinka drogi zastąpionego nowo wybudowanym odcinkiem drogi S7 (Południowa Obwodnica Miasta Gdańska).
5. Zgodnie z przywołanym przez Starostę Gdańskiego wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku sygn. akt SA/Bk 264/14 z dnia 8 lipca 2014r. właściwość do podejmowania decyzji w przedmiocie wygaszania trwałego zarządu nieruchomości należy do organu wykonawczego jednostki samorządu terytorialnego będącej właścicielem drogi. w tym wypadku do Wójta Gminy Cedry Wielkie.
6. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wskazała działki nr: 31/6 o pow. 0.0087 ha, 38/6 o pow. 0.2437 ha, 74/8 o pow. 0.0245 ha, 113/4 o pow. 0.0400 ha, 278/2 o pow.



0.3843 ha, jednostka rejestrowa nr G.268, obręb Koszwały, Gmina Cedry Wielkie, powiat gdański, dla których Sąd Rejonowy w Gdańsku prowadzi Księgę Wieczystą nr GD1G/00120957/3, jako zbędne na cel stanowiący podstawę ustanowienia trwałego zarządu, ponieważ znajdujący się na nich odcinek drogi został pozbawionej kategorii drogi krajowej w związku z oddaniem do użytkowania nowo wybudowanego odcinka drogi ekspresowej S7.

7. Zgodnie z danymi ewidencji gruntów wymienione działki nr: 31/6 o pow. 0.0087 ha, 38/6 o pow. 0.2437 ha, 74/8 o pow. 0.0245 ha, 113/4 o pow. 0.0400 ha, 278/2 o pow. 0.3843 ha, jednostka rejestrowa nr G.268, obręb Koszwały, Gmina Cedry Wielkie, powiat gdański, stanowią własność Skarbu Państwa w trwałym zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W dziale II księgi wieczystej GD1G/00120957/3 prowadzonej przez Sąd Rejonowy w Gdańsku jako właściciel wymienionych wyżej działek, na podstawie Umowy Sprzedaży Nieruchomości zawartej w formie aktu notarialnego przed notariuszem Elżbietą Górecką dnia 24 kwietnia 2003r. Repertorium A nr 2581/2003., wpisany jest Skarb Państwa Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Zgodnie z art. 17 ust 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad uzyskała do nabytych nieruchomości trwały zarząd z mocy prawa z dniem ich nabycia.

Jak opisano powyżej, dnia 9 czerwca 2012r. został oddany do użytkowania nowo wybudowany odcinek drogi krajowej S7 (Południowa Obwodnica Miasta Gdańska). Pomiędzy miejscowościami Przejazdowo i Koszwały zastąpił on dotychczasowy odcinek drogi krajowej nr 7. Na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca o drogach publicznych (j. tekst Dz. U. z 2017r. poz. 2222 z późn. zm.) zastąpiony odcinek drogi został pozbawiony dotychczasowej kategorii drogi krajowej. Nieruchomości położone w pasie drogowym pozbawionym kategorii drogi krajowej S7, w tym działki nr: 31/6 o pow. 0.0087 ha, 38/6 o pow. 0.2437 ha, 74/8 o pow. 0.0245 ha, 113/4 o pow. 0.0400 ha, 278/2 o pow. 0.3843 ha, jednostka rejestrowa nr G.268, obręb Koszwały, Gmina Cedry Wielkie, powiat gdański, przestały służyć wykonywaniu zadań stanowiący podstawę ustanowienia trwałego zarządu na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w związku z czym stały się dla niej zbędne. Zgodnie z art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami stanowiło to podstawę do złożenia wniosku o wygaszenie prawa trwałego zarządu. Ponieważ wygaśnięcie trwałego zarządu następuje na wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, zgodnie z art. 90 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami nie dokonuje się rozliczeń z tytułu nakładów na wymienionych wyżej działkach. Jak opisano powyżej, dnia 9 czerwca 2012r. został oddany do użytkowania nowo wybudowany odcinek drogi krajowej S7 (Południowa Obwodnica Miasta Gdańska). Pomiędzy miejscowościami Przejazdowo i Koszwały zastąpił on dotychczasowy odcinek drogi krajowej nr 7. Na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca o drogach

publicznych (j. tekst Dz. U. z 2017r. poz. 2222 z późn. zm.) zastąpiony odcinek drogi został pozbawiony dotychczasowej kategorii drogi krajowej. Nieruchomości położone w pasie drogowym pozbawionym kategorii drogi krajowej S7, w tym działki

Biorąc pod uwagę stan prawny i faktyczny należało orzec jak wyżej.

### Pouczenie

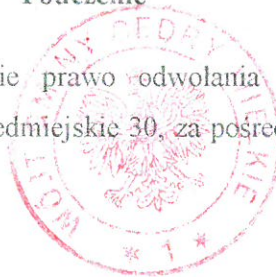
Od niniejszej decyzji służy stronie prawo odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku, ul. Podwale Przedmiejskie 30, za pośrednictwem tut. Urzędu w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

### Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk
2. a/a

### Do wiadomości:

1. Starostwo Powiatowe w Pruszczu Gdańskim  
Wydział Geodezji i Katastru  
ul. Wojska Polskiego 16, 83-000 Pruszcz Gdański
2. Sąd Rejonowy Gdańsk – Północ w Gdańsku  
III Wydział Ksiąg Wieczystych,  
ul. Piekarnicza 10, 80-120 Gdańsk



**WÓJT**  
*Janusz Gołkowski*

GN.6822.11.2018

Cedry Wielkie, dnia 12 grudnia 2018 r.

## DECYZJA

Na podstawie art. 104 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego ( t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2096) oraz art. 47 ust. 1, 2 i 4 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami ( t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2204)

na wniosek

Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad  
dotyczący wygaszenia trwałego zarządu nieruchomościami zlokalizowanymi w pasie drogi  
pozbawionej kategorii drogi krajowej

### **Wójt Gminy Cedry Wielkie**

orzeka

o wygaśnięciu trwałego zarządu sprawowanego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w stosunku do nieruchomości oznaczonych w ewidencji gruntów jako działki nr: 9/1 o pow. 0.0100 ha, 14/1 o pow. 0.0100 ha, 68/6 o pow. 0.0332 ha, 235/1 o pow. 0.0600 ha, 236 o pow. 1.5200 ha, 257/3 o pow. 0.0100 ha, 276/34 o pow. 0.2450 ha, jednostka rejestrowa nr G355, obręb Koszwały, Gmina Cedry Wielkie, powiat gdański, dla których Sąd Rejonowy w Gdańsku prowadzi Księgę Wieczystą nr GD1G/00215425/8 , ponieważ w związku z oddaniem do użytkowania nowo wybudowanego odcinka drogi ekspresowej S7 dotychczasowy odcinka drogi został pozbawiony kategorii drogi krajowej wymienione wyżej działki stały się dla niej zbędne. Wydanie nieruchomości następuje po uprawomocnieniu niniejszej decyzji na podstawie protokołu zdawczo odbiorczego.

### **Uzasadnienie**

Dnia 19 kwietnia 2017 r. do Starostwa Powiatowego w Pruszczu Gdańskim wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 4 kwietnia 2017 r. nr O. Gd. I-3.7013.49.2017.1.GW o wydanie , na podstawie art. 47 ust.1 ustawy z dnia z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu nieruchomościami które stały się dla niej zbędne w związku z oddaniem do użytkowania nowo wybudowanego odcinka drogi ekspresowej S7 i pozbawieniem dotychczasowego odcinka drogi kategorii drogi krajowej. Integralną część wniosku stanowił wykaz zbędnych działek.

Dnia 24 maja 2017 r. do Urzędu Gminy Cedry Wielkie wpłynęło pismo Starosty Gdańskiego z dnia 18 maja 2017 r. nr GK-GN.680.94.2017.EW przekazujące według właściwości wniosek



Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wydania decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu z dnia 4 kwietnia 2017 r. Przekazując wniosek Starosta Gdański powołał się na wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku sygn. akt SA/Bk 264/14 z dnia 8 lipca 2014 r. z którego wynika, że właściwość do podejmowania decyzji w przedmiocie wygaszania trwałego zarządu nieruchomości należy do organu wykonawczego jednostki samorządu terytorialnego będącej właścicielem drogi.

Rozpatrując powyższy wniosek ustalono co następuje:

1. Dnia 8 czerwca 2012 r. Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego decyzją nr WIK.771.7.23.2012.WZ udzielił pozwolenia na użytkowanie wybudowanej w ciągu drogi krajowej S7 Południowej Obwodnicy Miasta Gdańska. Zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w treści obowiązującej w dniu wydania wymienionych wyżej decyzji ( Dz. U. z 2013 r. poz. 260 ) z mocy prawa odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.
2. Rada Gminy Cedry Wielkie na podstawie art. 2 ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych ( Dz. U. z 2015 r. poz. 870) dnia 11 września 2015 r. podjęła uchwałę Nr VIII/73/15 ( Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z dnia 06. 10 2015 r. 3030) o pozbawieniu odcinka drogi zastąpionego nowo wybudowanym odcinkiem drogi S7 ( Południowa Obwodnica Miasta Gdańska) kategorii drogi gminnej, w związku z czym został on zaliczony do kategorii dróg wojewódzkich.
3. Sejmik Województwa Pomorskiego na podstawie art. 10 ust 5a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych ( j. tekst Dz. U z 2015 r. poz. 460) podjął dnia 29 lutego 2016 r. Uchwałę Nr 212/XVIII/16 (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z dnia 16.03.2016 poz. 1092) o pozbawieniu kategorii drogi wojewódzkiej odcinka drogi zastąpionego nowo wybudowanym odcinkiem drogi S7 ( Południowa Obwodnica Miasta Gdańska) który został zaliczony do kategorii dróg powiatowych.
4. Rada Powiatu Gdańskiego na podstawie art. 10 ust 5c ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych ( j. tekst Dz. U z 2015 r. poz. 460) podjął dnia 20 czerwca 2016 r. Uchwałę Nr XXIII/156/2016 (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z dnia 13. 07.2016 poz. 2452) o pozbawieniu kategorii drogi powiatowej odcinka drogi zastąpionego nowo wybudowanym odcinkiem drogi S7 ( Południowa Obwodnica Miasta Gdańska), w związku z powyższym stał się on ponownie drogą gminną.
5. Zgodnie z przywołanym przez Starostę Gdańskiego wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku sygn. akt SA/Bk 264/14 z dnia 8 lipca 2014 r. właściwość do podejmowania decyzji w przedmiocie wygaszania trwałego zarządu nieruchomości należy do organu wykonawczego jednostki samorządu terytorialnego będącej właścicielem drogi, w tym wypadku do Wójta Gminy Cedry Wielkie

6. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wskazała działki nr: 9/1 o pow. 0.0100 ha, 14/1 o pow. 0.0100 ha, 68/6 o pow. 0.0332 ha, 235/1 o pow. 0.0600 ha, 236 o pow. 1.5200 ha, 257/3 0.0100 ha, 276/34 o pow. 0.2450 ha, jednostka rejestrowa nr **G355**, obręb **Koszwały**, Gmina Cedry Wielkie, powiat gdański, dla których Sąd Rejonowy w Gdańsku prowadzi Księgę Wieczystą nr **GD1G/00215425/8**, jako zbędne na cel stanowiący podstawę ustanowienia trwałego zarządu, ponieważ znajdujący się na nich odcinek drogi został pozbawionej kategorii drogi krajowej w związku z oddaniem do użytkowania nowo wybudowanego odcinka drogi ekspresowej S7.
7. Zgodnie z danymi ewidencji gruntów wymienione działki nr: 9/1 o pow. 0.0100 ha, 14/1 o pow. 0.0100 ha, 68/6 o pow. 0.0332 ha, 235/1 o pow. 0.0600 ha, 236 o pow. 1.5200 ha, 257/3 0.0100 ha, 276/34 o pow. 0.2450 ha, jednostka rejestrowa nr **G.355**, obręb **Koszwały**, Gmina Cedry Wielkie, powiat gdański, stanowią własność Skarbu Państwa w trwałym zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Gdańsku. W dziale II księgi wieczystej **GD1G/00215425/8** prowadzonej przez Sąd Rejonowy w Gdańsku jako właściciel wymienionych wyżej działek wpisany jest Skarb Państwa a jako państwowa jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej której oddano nieruchomości w trwały zarząd Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
8. Działki nr: 9/1 o pow. 0.0100 ha, 14/1 o pow. 0.0100 ha, 235/1 o pow. 0.0600 ha, 236 o pow. 1.5200 ha, 257/3 0.0100 ha, 276/34 o pow. 0.2450 ha, na podstawie decyzji Starosty Gdańskiego z dnia 16 stycznia 2002 r. nr GK.CN.7012-58/02 zostały oddane w trwały zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych w Warszawie. Następca prawnym Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Jej następstwo prawne wynika z przekształceń administracji drogowej dokonanych na podstawie następujących przepisów art. 4 i art. 17 ustawy z dnia 1 marca 2002 r. o zmianach w organizacji i funkcjonowaniu centralnych organów administracji rządowej i jednostek im podporządkowanych oraz o zmianie niektórych innych ustaw Dz. U. z 2002 r. Nr 25 poz. 253), przekształcając z dniem 1 kwietnia 2002 r. Generalną Dyrekcję Dróg Publicznych w Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.
9. Trwały zarząd dz. 68/6 o pow. 0.0332 ha, powstał oraz z mocy prawa, na podstawie art. 17 ust 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, z dniem nabycia działki przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad na własność Skarbu Państwa na podstawie umowy sprzedaży zawartej w formie akty notarialnego dnia 24 czerwca 2008 r. Repertorium A numer 4509/2008.

Jak opisano powyżej, dnia 9 czerwca 2012 r. został oddany do użytkowania nowo wybudowany odcinek drogi krajowej S7 ( Południowa Obwodnica Miasta Gdańska ). Pomiedzy miejscowościami Przejazdowo i Koszwały zastąpił on dotychczasowy odcinek drogi krajowej nr 7. Na



podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca o drogach publicznych (j. tekst Dz. U. z 2017 r. poz. 2222 z późn. zm.) zastąpiony odcinek drogi został pozbawiony dotychczasowej kategorii drogi krajowej. Nieruchomości położone w pasie drogowym pozbawionym kategorii drogi krajowej S7, w tym działki nr: 9/1 o pow. 0.0100 ha, 14/1 o pow. 0.0100 ha, 68/6 o pow. 0.0332 ha, 235/1 o pow. 0.0600 ha, 236 o pow. 1.5200 ha, 257/3 0.0100 ha, 276/34 o pow. 0.2450 ha, jednostka rejestrowa nr **G355**, obręb **Koszwały**, Gmina Cedry Wielkie, powiat gdański, dla których Sąd Rejonowy w Gdańsku prowadzi Księgę Wieczystą nr **GD1G/00215425/8**, przestały służyć wykonywaniu zadań stanowiący podstawę ustanowienia trwałego zarządu na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w związku z czym stały się dla niej zbędne. Zgodnie z art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami stanowiło to podstawę do złożenia wniosku o wygaszenie prawa trwałego zarządu. Ponieważ wygaśnięcie trwałego zarządu następuje na wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, zgodnie z art. 90 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami nie dokonuje się rozliczeń z tytułu nakładów na wymienionych wyżej działkach. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad we wniosku o wygaszenie trwałego zarządu z dnia 4 kwietnia 2017 r. nr O.Gd.I-3.701349.2017.1 GW złożyła oświadczenie, że zgodnie z obwieszczeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 14 stycznia 2016 r. (M. P. z 2016 r. poz.67) nie została ujęta w wykazie nadzorowanych przez niego jednostek, w związku z tym nie dołącza do wniosku zgody organu nadzorującego, o której jest mowa w art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

Biorąc pod uwagę stan prawny i faktyczny należało orzec jak wyżej.

#### Pouczenie

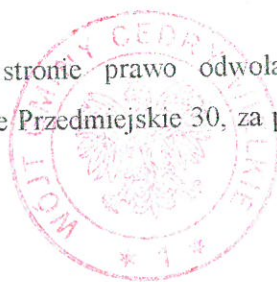
Od niniejszej decyzji służy stronie prawo odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku, ul. Podwale Przedmiejskie 30, za pośrednictwem tut. Urzędu w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

#### Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk
2. a/a

#### Do wiadomości:

1. Starostwo Powiatowe w Pruszcze Gdańskim  
Wydział Geodezji i Katastru  
ul. Wojska Polskiego 16, 83-000 Pruszcz Gdański
2. Sąd Rejonowy Gdańsk – Północ w Gdańsku  
III Wydział Ksiąg Wieczystych  
ul. Piekarnicza 10, 80-120 Gdańsk



**WÓJT**  
*Janusz Golinski*

## II. OPIS TECHNICZNY

---

Remont drogi gminnej tj. ulicy Gdańskiej zlokalizowanej  
w miejscowości Wocławy oraz Koszwały.

### 1. DANE WYJŚCIOWE

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500 obejmująca obszar opracowania,
- Prawo o ruchu drogowym,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane,
- Wytyczne Inwestora,
- Wizja lokalna,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego.

### 2. CEL OPRACOWANIA

Celem zamierzenia inwestycyjnego jest wykonanie dokumentacji technicznej, która określi rodzaj, zakres i sposób wykonania prac remontowych na drodze gminnej tj. ulicy Gdańskiej położonej w miejscowości Koszwały i Wocławy. Łączna długość odcinka, na którym przewidziane są prace remontowe wynosi  $\approx 3,4$  km.

Celem jest skuteczne zgłoszenie robót budowlanych właściwemu organowi administracji architektoniczno-budowlanej w oparciu o ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.

Prace remontowe będą polegały na odtworzeniu stanu pierwotnego elementów istniejącej drogi.

Inwestorem zadania jest Gmina Cedry Wielkie – właściwy zarządca drogi.

### 3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

#### DANE OGÓLNE

Przedmiotem opracowania jest ulica Gdańska (dawna droga krajowa nr 7) na odcinku 3,5 km. Jest to droga gminna, która bierze swój początek na rondzie wchodzącym w skład drogi S7 w miejscowości Koszwały i kończy się na granicy gminy Cedry Wielkie z gminą Pruszcz Gdański w miejscowości Wocławy. Zgodnie z przyjętym kilometrażem lokalnym, droga na odcinku 0+000.00 - 1+250.00, w miejscowości Koszwały, przebiega przez teren zabudowany oznaczony znakami pionowymi D-42 i D-43. Na pozostałym terenie droga przebiega przez teren niezabudowany w rozumieniu ustawy *Prawo o ruchu drogowym*.

Ulica Gdańska jest drogą jednojezdniową z dwoma pasami ruchu o przeciwnych kierunkach jazdy. Szerokość pasa ruchu wynosi 3,25m. Na całej długości drogi

występuje obustronne utwardzone pobocze o szerokości 1,5m. Za utwardzonym poboczem znajduje się pobocze gruntowe o szerokości 0,75m.

Omawiana droga obsługuje tereny o zróżnicowanym przeznaczeniu. Są to tereny mieszkalne o zabudowie mieszkalnej jednorodzinnej, wielorodzinnej, tereny usługowe, tereny obiektów produkcyjnych, składów czy magazynów i tereny rolnicze.

Na ulicy Gdańskiej występują cztery zatoki autobusowe.

Na odcinku od 0+000.00 do 0+700.00, po obu stronach jezdni znajduje się chodnik. Na dalszym odcinku do km 1+400.00 ruch pieszy odbywa się poprzez chodnik zlokalizowany po północnej stronie drogi. Na pozostałym odcinku, z wyjątkiem dojeżdżać do przystanków autobusowych w miejscowości Wocławy, ruch pieszy odbywa się poboczami lub drogami serwisowymi przebiegającymi równolegle do omawianej drogi gminnej.

Wody deszczowe odprowadzane są do rowów przydrożnych. Na odcinku od 0+000.00 do 0+700.00 odprowadzenie wód odbywa się kanalizacją deszczową poprzez wpusty, a na pozostałym odcinku drogi spływ wód odbywa się bezpośrednio do rowów.

Ulica Gdańska jest drogą klasy Z (zbiorcza) do której włączają się inne drogi dojazdowe oraz drogi wewnętrzne. Wszystkie skrzyżowania wykonane są jako skanalizowane.

Obszar inwestycji objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Ulica Gdańska objęta jest kartą terenu 003.KDZ oraz 02KZ/KGP.

Inwestycja jest w pełni zgodna z zapisami miejscowego planu zagospodarowania terenu.

#### **4. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEJ ORGANIZACJI ORAZ RUCHU NA DRODZE**

Na przedmiotowej drodze znajduje się oznakowanie pionowe, poziome i urządzenia bezpieczeństwa ruchu. Oznakowanie poziome miejscami jest wytarte i słabo widoczne. Oznakowanie pionowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu są w dobrej kondycji poza niektórymi znakami, które należy wymienić lub uzupełnić podczas planowanego remontu. W stanie istniejącym, ze względu na dawną kategorię drogi (droga krajowa nr 7), tablice oznakowania pionowego wykonane są jako duże (D) według *Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*.

Na drodze dominuje ruch lokalny. Po jezdni poruszają się głównie pojazdy osobowe oraz lekkie dostawcze. Występuje też spory ruch pojazdów ciężarowych oraz pojazdów rolniczych ze względu na przyległe tereny przemysłowe i rolnicze. Największe natężenie ruchu występuje w godzinach rannych 6:00-9:00 oraz popołudniowych 14:30 – 17:30.

---

*Remont drogi gminnej, ulicy Gdańskiej zlokalizowanej w miejscowościach Wocławy i Koszwały.*

PROJEKT TECHNICZNY



## 5. PROJEKTOWANE ROBOTY DROGOWE

### 5.1. Projektowane prace remontowe.

Projektowany remont drogi polega na naprawie uszkodzeń nawierzchni, doprowadzając ją do właściwości użytkowych zbliżonych do stanu pierwotnego. Prace będą polegały na uzupełnieniu ubytków w nawierzchni bitumicznej, poprzez zalanie asfaltem na gorąco spękań poprzecznych i podłużnych, frezowanie i wykonanie nawierzchni punktowo we wskazanych miejscach oraz uszczelnienie miejsc porowatych warstwy ścieralnej mieszanką mineralno-asfaltową.

Dodatkowo należy uzupełnić pobocza gruntowe mieszanką niezwiązaną.

W miejscowości Wocławy należy oczyścić krawędź pasa ruchu w kierunku granicy gminy od skrzyżowania z ulicą S. Lema do zatoki autobusowej aby usprawnić spływ wody deszczowej do ścieków podchodnikowych. Ścieki te należy odmulić i oczyścić oraz wymienić uszkodzone płyty chodnikowe przykrywające ściek (na dzień inwentaryzacji 1 sztuka).

Dodatkowym elementem remontowym jest odtworzenie oznakowania poziomego na całym omawianym odcinku oraz wskazanych w projekcie znaków pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

Tablice oznakowania pionowego przeznaczone do pozostawienia należy oczyścić.

### 5.2. Sposób wykonania prac remontowych.

#### Spękania:

Wskazane miejsca należy dokładnie oczyścić z luźnych kawałków, piasku, ziemi i innych zanieczyszczeń oraz dokładnie osuszyć miejsce. Miejsca planowanych robót remontowych powinny być suche oraz wydmuchane.

Uszczelnienie spękań polega na wypełnieniu gorącą zalewą przestrzeni między oczyszczonymi, podgrzаныmi i nadtopionymi lancą gorącego powietrza, ściankami pęknięcia, z jednoczesnym uformowaniem nad pęknięciem pasma zalewy o grubości około 1,5 mm i szerokości zależnej od stopnia degradacji nawierzchni przy pęknięciu. Przy niespękanymi krawędziach warstwy ścieralnej obok pęknięcia głównego, wystarczy uformowanie pasma zalewy o szerokości od 40 do 50 mm, zaś przy widocznych spękaniach włoskowatych, zapoczątkowanych pęknięciach, należy zwiększyć szerokość pasma uszczelniającego nawet do 20 cm.

W celu szybkiego oddania do ruchu wykonanego uszczelnienia, uformowane pasmo gorącej zalewy należy posypać materiałem suchym, czystym i drobnoziarnistym (mączką kamienną, piaskiem łamanym). Nie powinno się stosować kruszywa o uziarnieniu większym niż 2 mm ze względu na tworzenie się widocznych nierówności.

Spękania o rozwartości ścianek mniejszych niż 8 mm lub 6 mm w przypadku pęknięcia mniejszego niż 4 mm, przed wypełnieniem gorącą zalewą, należy poszerzyć frezarką mechaniczną do szerokości 12 mm i głębokości 25 mm. Poszerzone pęknięcia należy dokładnie oczyścić.

#### Ubytki lub odbudowa nawierzchni:

Przy większym zdegradowaniu warstw bitumicznych wokół pęknięcia, należy wyfrezować uszkodzone fragmenty nawierzchni frezarkami i odbudować warstwę mieszanką mineralno-asfaltową.

Wskazane miejsca należy dokładnie oczyścić z luźnych kawałków, piasku, ziemi i innych zanieczyszczeń oraz dokładnie osuszyć. W miejscach planowanego ułożenia nawierzchni, krawędzie należy obciąć piłą z tarczą diamentową i nadać jej kształt figury prostokątnej.

Mieszanki do wypełniania porów, składające się z drobnoziarnistego piasku, wypełniacza i asfaltu upłynnionego ze środkiem adhezyjnym, mogą wnikać w czyste pory w warstwie ścieralnej i nieco rozpuszczać (zmiękczać) asfalt w powierzchniowej warstwie nawierzchni tak, że zapewnia to mocne połączenie mieszanki z podłożem. Mieszanki należy stosować przy suchej pogodzie i temperaturze powietrza powyżej 5°C. Podłoże musi mieć oczyszczone pory i być suche.

#### Uzupełnienie poboczy:

W miejscach, gdzie stwierdzono znaczne ubytki poboczy gruntowych należy uzupełnić je materiałem o właściwościach podobnych do materiały, z którego zostały wykonane. Miejsce uzupełnienia, należy spulchnić na głębokość od 2 do 3 cm, doprowadzić do wilgotności optymalnej, a następnie ułożyć w nim warstwę materiały uzupełniającego. Zagęszczenie ułożonej warstwy materiały uzupełniającego prowadzić od krawędzi poboczy w kierunku nawierzchni. Zagęszczona powierzchnia powinna być równa, posiadać spadek poprzeczny zgodny z poboczem ze w stanie istniejącym oraz nie posiadać śladów po przejściu walców lub zagęszczarek.

#### Oznakowanie poziome:

Oznakowanie poziome należy odtworzyć w całości, zgodnie ze stanem istniejącym. Istniejące oznakowanie zostało wskazane na planie sytuacyjnym. Wykonanie znakowania powinno być zgodne z zaleceniami producentów materiałów. Oznakowanie poziome należy wykonać w technologii grubowarstwowej jako chemoutwardzalne lub termoutwardzalne. Przed wykonanie nowego oznakowania, stare oznakowanie należy wyfrezować w miejscu naprawy i oczyścić nawierzchnię z z pyłów.

### Oznakowanie pionowe:

Istniejące oznakowanie pionowe nie przeznaczone do likwidacji należy oczyścić oraz prawidłowo ustawić w przypadku gdy znak jest odchylony lub przekrzywiony.

Dopuszczalne tolerancje ustawienia znaku:

- odchyłka od pionu, nie więcej niż  $\pm 1\%$ ,
- odchyłka w wysokości umieszczenia znaku, nie więcej niż  $\pm 2\text{ cm}$ ,
- odchyłka w odległości ustawienia znaku od krawędzi jezdni utwardzonego pobocza lub pasa awaryjnego postoju, nie więcej niż  $\pm 5\text{ cm}$ , przy zachowaniu minimalnej odległości umieszczenia znaku.

Tablice znaków należy wykonać z blachy ocynkowanej, znaki zaś z folii odblaskowej typu 2 o wymiarach zgodnych z grupą wielkości „Duże” zgodnie z wielkością znaków już funkcjonujących, aby utrzymać ład przestrzenny drogi.

Ustawienie tarcz znaków winno być takie, aby zachować odległość krawędzi tarczy od krawędzi jezdni min. 0,5m oraz nie więcej niż 2,0 m. Znaki należy umieszczać na wysokości min. 2,0 m przy jezdni, nad zieleńcami oraz min. 2,2 m nad chodnikami.

Szczegółowe rozmieszczenie oraz rodzaj projektowanego oznakowania pionowego przedstawia rysunek „Plan sytuacyjny” (rys. nr 2.1-2.3)

### 5.3. Materiał wykorzystany do prac remontowych.

#### Spękania:

Do uszczelniania podłużnych i poprzecznych spękań, jak również niezwiązanych spoin roboczych w warstwach ścieralnych z mieszanek mineralno-asfaltowych, należy stosować zalewy asfaltowe (najlepiej z dodatkiem odpowiednich polimerów termoplastycznych np. typu kopolimeru SBS), posiadające bardzo dobrą zdolność wypełniania spękań i szczelin, niską spływność w temperaturze  $+60^{\circ}\text{C}$ , bardzo dobrą przyczepność do ścianek, a także dobrą rozciągliwość w niskich temperaturach.

Zalewa asfaltowa powinna posiadać aprobatę techniczną wydaną przez uprawnioną jednostkę. Zalewa asfaltowa powinna odpowiadać wymaganiom określonym w aprobacie technicznej, a w przypadku ich braku lub niepełnych danych, powinna mieć charakterystyki zgodne z wskazaniami Specyfikacji technicznej.

#### Ubytki:

Mieszanki mineralno-asfaltowe do wypełniania porów składają się z droбноziarnistego piasku o uziarnieniu ciągłym od 0 do 1 mm, wypełniacza i asfaltu

upłynnionego ze środkiem adhezyjnym. Mieszanki te zaleca się stosować do napraw powierzchniowego utrwalenia i do uzupełniania ubytków zaprawy lub lepiszcza w warstwach ścieralnych nawierzchni bitumicznych. Mieszanka przy wypełnianiu porów oddziałuje regenerująco na zestarzały asfalt, w związku z czym zastosowanie jej jest szczególnie korzystne dla starych warstw ścieralnych. Można stosować tylko mieszanki, które posiadają aprobatę techniczną wydaną przez uprawnioną jednostkę i spełniają zawarte w niej wymagania.

#### Odbudowa nawierzchni:

Po wykonaniu frezowania, należy odbudować warstwę ścieralną mieszanką mineralno-asfaltową wytwarzaną i wbudowaną na gorąco.

Beton asfaltowy wytwarzany wg OST D-05.03.05 „Nawierzchnia z betonu asfaltowego” powinien mieć uziarnienie dostosowane do głębokości uszkodzenia (po jego oczyszczeniu z luźnych cząstek nawierzchni i zanieczyszczeń obcych), przy czym największe ziarna w mieszance betonu asfaltowego powinny się mieścić w przedziale od 1/3 do 1/4 głębokości uszkodzenia do 80 mm. Przy głębszych uszkodzeniach należy zastosować odpowiednio dwie lub trzy warstwy betonu asfaltowego wbudowywane oddzielnie o dobranym uziarnieniu i właściwościach fizyko-mechanicznych, dostosowanych do cech remontowanej nawierzchni. Należy stosować mieszanki AC8S KR3-4 oraz AC11W KR3-4.

#### Pobocza:

Do uzupełnienia poboczy należy stosować mieszanki optymalne tj. mieszanki z gruntu rodzimego z innym gruntem poprawiającym skład granulometryczny i właściwości. Mieszanka gliniasto-piaskowa lub gliniasto-żwirowa powinna mieć ramowy skład uziarnienia zgodnie ze specyfikacją.

#### Oznakowanie poziome:

Materiałami do wykonywania oznakowania grubowarstwowego powinny być materiały umożliwiające nakładanie ich warstwą grubości od 0,9 mm do 5 mm takie, jak masy chemoutwardzalne stosowane na zimno oraz masy termoplastyczne.

Masy chemoutwardzalne powinny być substancjami jedno-, dwu- lub trójskładnikowymi, mieszanymi ze sobą w proporcjach ustalonych przez producenta i nakładanymi na nawierzchnię z użyciem odpowiedniego sprzętu. Masy te powinny tworzyć powłokę, której spójność zapewnia jedynie reakcja chemiczna.

Masy termoplastyczne powinny być substancjami nie zawierającymi rozpuszczalników, dostarczany w postaci bloków, granulek lub proszku. Przy stosowaniu powinny dać się podgrzewać. W przypadku mas chemoutwardzalnych i

termoplastycznych wszystkie większe prace (linie krawędziowe, segregacyjne na długich odcinkach dróg) powinny być wykonywane przy użyciu urządzeń samojezdnych z automatycznym podziałem linii i posypywaniem kulkami szklanymi z ew. materiałem uszorstniającym.

#### Oznakowanie pionowe:

Materiały użyte na lico i tarczę znaku oraz połączenie lica znaku z tarczą znaku, a także sposób wykończenia znaku, muszą wykazywać pełną odporność na oddziaływanie światła, zmian temperatury, wpływy atmosferyczne i występujące w normalnych warunkach oddziaływania chemiczne (w tym korozję elektrochemiczną) - przez cały czas trwałości znaku, określony przez wytwórcę lub dostawcę. Materiały do wykonania tarczy znaku określone zostały w specyfikacji technicznej.

Każdy wykonany znak drogowy musi mieć naklejoną na rewersie naklejkę zawierającą następujące informacje:

- a) numer i datę normy tj. PN-EN 12899-1:2005 [16],
- b) klasy istotnych właściwości wyrobu,
- c) miesiąc i dwie ostatnie cyfry roku produkcji
- d) nazwę, znak handlowy i inne oznaczenia identyfikujące producenta lub dostawcę jeśli nie jest producentem,
- e) znak budowlany „B”,
- f) numer aprobaty technicznej IBDiM,
- g) numer certyfikatu zgodności i numer jednostki certyfikującej.

Oznakowania powinny być wykonane w sposób trwały i wyraźny, czytelny z normalnej odległości widzenia, a całkowita powierzchnia naklejki nie była większa niż 30 cm<sup>2</sup>. Czytelność i trwałość cechy na tylnej stronie tarczy znaku nie powinna być niższa od wymaganej trwałości znaku. Naklejkę należy wykonać z folii nieodblaskowej.

#### Słupki dedykowane:

- średnica słupka 6,3 cm, grubość ścianki min. 2,9 mm,
- słupki należy wyposażać w element zamykający górną część (np. gumowy korek)
- w części podziemnej słupek należy wyposażać w element poprzeczny, stabilizujący o długości min 30 cm,
- część podziemna powinna być zagłębiona w podłożu na min 50 cm, wymiary fundamentu 0,3x0,3 [m] w betonie C8/10 (B-10) z dodatkiem substancji utwardzającej



#### 5.4. Zakres robót.

Zakres prac remontowych przyjęto w formie tabelarycznej zgodnie z przyjętym kilometrażem lokalnym. Przedstawiona lokalizacja ma charakter orientacyjny w celu zlokalizowania uszkodzenia w terenie. Zgodnie z kilometrażem, prawy pas ruchu jest to pas ruchu w stronę Wocław, lewy pas ruchu jest to pas ruchu w stronę Koszwał.

#### Spękania:

LP.	Kilometraż	Miejsce	Długość	Rodzaj uszkodzenia/naprawy
	0+140.00	Spękanie podłużne na łączeniu z ulicą Lipową	13,0 m	Spękanie podłużne
	0+165.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Ronda	8,0 m	Spękanie poprzeczne
	0+190.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	4,0 m	Spękanie poprzeczne
	0+260.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	0+350.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	0+380.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	0+430.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	0+450.00	Spękanie podłużne na łączeniu z ulicą Lipową	17,0 m	Spękanie podłużne
	0+470.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	0+650.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	0+660.00	Spękanie na łączeniu z ulicą Modrzewiową	13,0 m	Spękanie podłużne
	0+710.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	0+755.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	3,0 m	Spękanie poprzeczne
	0+800.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	0+880.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	6,0 m	Spękanie poprzeczne
	0+915.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	0+960.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	0+990.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	1+020.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	1+030.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Koszwał	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	1+050.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	1+090.00	Spękanie przez całą jezdnię x 2	20 m	Spękanie poprzeczne
	1+140.00	Spękanie w osi jezdni	35 m	Spękanie podłużne
	1+160.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	1+180.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	1+215.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	1+255.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	1+290.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne

	1+300.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Koszwał	13 m	Spękanie podłużne
	1+340.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	1+410.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	13 m	Spękanie podłużne
	1+420.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Koszwał	5 m	Spękanie podłużne
	1+440.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	1+500.00	Spękanie w osi jezdni	40 m	Spękanie podłużne
	1+570.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	1+620.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	1+640.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	1+670.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	1+740.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	1+760.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	1+800.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	1+810.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	1+930.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	1+980.00	Spękanie w osi jezdni	120 m	Spękanie podłużne
	2+010.00	Spękania poprzeczne i podłużne	20 m	Poprzeczne/podłużne
	2+110.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Koszwał	5,0 m	Spękanie podłużne
	2+125.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	2+140.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	2+150.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	2+190.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	2+235.00	Spękanie przez całą jezdnię x 2	20 m	Spękanie poprzeczne
	2+250.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie podłużne
	2+325.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	2+390.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	2+400.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	2+490.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	2+500.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	2+520.00	Spękanie w osi jezdni	270 m	Spękanie podłużne
	2+890.00	Spękanie przez całą jezdnię	10 m	Spękanie poprzeczne
	2+920.00	Spękanie na wlocie ul. W. Łokietka	4 m	Spękanie poprzeczne
	2+980.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	7 m	Spękanie podłużne
	3+060.00	Prawy pas ruchu, krawędź z zatoką autobusową	60 m	Spękanie podłużne
	3+130.00	Spękanie przez całą jezdnię x 2	20 m	Spękanie poprzeczne
	3+250.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
	3+290.00	Spękanie na pasie ruchu w stronę Wocław	5,0 m	Spękanie poprzeczne
<b>Łącznie</b>			<b>1060 m</b>	

Ubytki:

LP.	Kilometraż	Miejsce	Długość	Rodzaj uszkodzenia/naprawy
	0+560.00	Lewy pas ruchu	10x0,5 [m]	Ubytki kruszywa w nawierzchni
	0+660.00	Lewy i prawy pas na przejściu dla pieszych	10x1,0 [m]	Ubytki kruszywa w nawierzchni
	0+860.00	Lewy pas ruchu	10x1,0 [m]	Ubytki kruszywa w nawierzchni
	1+180.00	Prawy pas ruchu	10x1,0 [m]	Ubytki kruszywa w nawierzchni
	1+200.00	Lewy pas ruchu	4x1,0 [m]	Ubytki kruszywa w nawierzchni
	1+200.00	Lewy pas ruchu na wjeździe do stacji Orlen	30x1,0 [m]	Ubytki kruszywa w nawierzchni
	3+040.00	w śladzie prawoskrętu do ul. Łokietka	40x0,5 [m]	Ubytki kruszywa w nawierzchni
ŁĄCZNIE			109 m <sup>2</sup>	

Frezowanie i uzupełnienie nawierzchni:

LP.	Kilometraż	Miejsce	Długość lub pow.	Rodzaj uszkodzenia/naprawy
	1+500.00	Wjazd na stację Orlen	4 m <sup>2</sup>	Frezowanie i uzupełnienie
	1+840.00	Prawy pas ruchu przy zjeździe	5 m <sup>2</sup>	Frezowanie i uzupełnienie
	2+900.00	Wlot skrzyżowania drogi S. Lema z ul. Gdańską	15 m <sup>2</sup>	Frezowanie i uzupełnienie
ŁĄCZNIE			24 m <sup>2</sup>	

Pobocza:

LP.	Kilometraż	Miejsce	Długość	Rodzaj uszkodzenia/naprawy
	od 1+780	Lewy pas ruchu,	20m	Uzupełnienie pobocza gruntowego
	od 1+900	Lewy pas ruchu, wysokości hali „Gillmet”	60m	Uzupełnienie pobocza gruntowego
ŁĄCZNIE			80 m	

### Oczyszczenie nawierzchni i ścieków:

LP.	Kilometraż	Miejsce	Długość lub ilość	Rodzaj uszkodzenia/naprawy
	od 2+940.00 do 3+130.00	Pas zieleni/chodnik prawa strona jezdni	30 m	Oczyszczenie ścieków podchodnikowych – 5 sztuk
	2+940.00	Prawa krawędź jezdni	120 m	Oczyszczenie krawędzi jezdni
<b>ŁĄCZNIE</b>			<b>150 m</b>	

### Oznakowanie pionowe:

LP.	Kilometraż	Rodzaj uszkodzenia/naprawy
	0+300.00	Likwidacja tarczy znaku A-1 oraz wstawienie nowej tarczy znaku A-1
	0+330.00	Likwidacja znaku B-20 oraz wstawienie nowego znaku B-20 wraz ze słupkiem
	0+440.00	Likwidacja znaku B-18 oraz wstawienie nowego znaku B-18 wraz ze słupkiem
	0+730.00	Wstawienie urządzenia bezpieczeństwa ruchu U-5b ze znakiem C-9
	0+740.00	Uzupełnienie urządzenia bezpieczeństwa ruchu U-5b o znak C-9
	1+150.00	Likwidacja znaków B-5 + T-0 oraz wstawienie nowego znaku B-5 +T-0 wraz ze słupkiem
	1+340.00	Likwidacja uszkodzonego znaku U-1a
	1+540.00	Likwidacja uszkodzonego znaku U-1a
	1+710.00	Uzupełnienie znaku B-25 wraz ze słupkiem
	2+790.00	Uzupełnienie urządzenia bezpieczeństwa ruchu U-5b ze znakiem C-9
	2+790.00	Uzupełnienie znaku D-15
	2+900.00	Likwidacja tarczy znaku T-27 „Agatka” oraz wstawienie nowej tarczy znaku T-27 – x2
	2+910.00	Uzupełnienie znaku D-6 wraz ze słupkiem
	2+980.00	Likwidacja tarczy znaku B-25 oraz wstawienie nowej tarczy znaku B-25
	3+005.00	Uzupełnienie urządzenia bezpieczeństwa ruchu U-5b ze znakiem C-9
	3+025.00	Uzupełnienie urządzenia bezpieczeństwa ruchu U-5b ze znakiem C-9
	3+270.00	Likwidacja uszkodzonego znaku U-1a
	3+370.00	Likwidacja uszkodzonego znaku U-1a

### Oznakowanie poziome:

Odtworzenie oznakowania poziomego na całym odcinku planowanego remontu o łącznej powierzchni 2372 m<sup>2</sup>.

## **6. PODSUMOWANIE I UWAGI**

- powyższy projekt jest elementem pomocniczym dla prawidłowego ustalenia zakresu i sposobu wykonania napraw,
- ocena stanu istniejącego została przeprowadzona metodą oceny wizualnej,
- przed wykonaniem remontu drogi publicznej należy zgłosić roboty budowlane do organu administracji architektoniczno-budowlanej,
- roboty można przeprowadzać etapowo, zgodnie z przyjętym zgłoszeniem,
- stwierdzone, a niezainwentaryzowane uszkodzenia nawierzchni lub elementów drogowych, które wymagają naprawy należy zgłosić do inwestora w celu podjęcia decyzji o ich naprawie,
- ostateczną decyzję o zakresie, rodzaju, sposobie wykonania i użytych materiałach podejmie inwestor w porozumieniu z wybranym wykonawcą w zależności od możliwości finansowych, harmonogramu prac i zdolności technicznych wykonawcy.

**Opracował:**



### **III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.**

Rys. nr 1.0	- Orientacja	skala 1:25 000
Rys nr 2.1	- Plan sytuacyjny	skala 1:500
Rys nr 2.2	- Plan sytuacyjny	skala 1:500
Rys nr 2.3	- Plan sytuacyjny	skala 1:500

## **ZAŁĄCZNIK A – DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA**