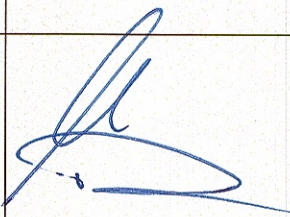


Adnotacje urzędowe:			
Zamawiający:		Zarząd Dróg Powiatowych Ul. Pionierów 10 84-300 Lębork	
Jednostka projektowa		 HIGHWAY Biuro Projektów ul. Jeleniogórska 18/14 80-180 Gdańsk tel./fax: (58) 710 05 93,	
Stadium:		PROJEKT WYKONAWCZY	
Zamierzenie budowlane: Przebudowa drogi powiatowej nr 1329 G od drogi krajowej nr 6 do m. Lubowidz od km 0+030.00 do km 0+650.00			
Stanowisko:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień/branża:	Podpis:
Projektant: Sprawdził	Branża drogowa: Mgr inż. Piotr Urbański Mgr inż. Krzysztof Prymaka	Upr. w spec. drogowej: POM/0173/POOD/06 POM/0055/POOD/06	
Nr archiwalny:	Data opracowania:	Nr egzemplarza:	Nr tomu:
P-06.2013	Kwiecień 2015	1	

A. OPIS TECHNICZNY	3
1. Podstawa opracowania	3
2. Cel i zakres opracowania	3
3. Materiały wyjściowe do opracowania.....	3
4. Lokalizacja obiektu	4
5. Opis stanu istniejącego	4
6. Wyniki badań geotechnicznych	4
7. Rodzaj i skala przedsięwzięcia.....	4
8. Parametry techniczne.....	5
9. Opis projektowanych rozwiązań sytuacyjno- wysokościowych.....	5
9.1. Przebieg drogi w planie	5
9.2. Rozwiązanie wysokościowe	5
10. Konstrukcje nawierzchni.....	6
10.1. Konstrukcja nawierzchni KN1 – droga główna:.....	6
10.2. Konstrukcja nawierzchni KN2 – konstrukcja jezdni.....	6
10.3. Konstrukcja nawierzchni KN3 – konstrukcja poszerzenia jezdni	6
10.4. Konstrukcja nawierzchni KN4 – zatoka autobusowa, wyspa ronda.....	6
10.5. Konstrukcja nawierzchni KN5 – ścieżka rowerowa dwukierunkowa	6
10.6. Konstrukcja nawierzchni KN6 – chodniki, ciąg pieszo – rowerowy.....	6
10.7. Konstrukcja nawierzchni KN7 - zjazdy z kostki betonowej	7
10.8. Konstrukcja nawierzchni KN8 - zjazdy bitumiczne.....	7
10.9. Konstrukcja pobocza KN9	7
11. Odwodnienie korpusu drogowego.	7
12. Rozwiązanie kolizji z istniejącymi urządzeniami obcymi.....	7
13. Prace demontażowe i rozbiórkowe.....	8
14. Znaczenie dla obronności kraju	8
15. Wpływ eksploatacji górniczej.....	8
16. Interesy osób trzecich.....	8
17. Inne uwagi.....	8
B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	10

A. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Opracowanie wykonano na zlecenie Zarządu Dróg Powiatowych, ul. Pionierów 10, 84-300 Lębork – umowa nr 2/2013 zawarta w dniu 25 stycznia 2013r.

2. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest Projekt Budowlany dla Przebudowy drogi powiatowej nr 1329G od drogi krajowej nr 6 d m. Lubowidz wraz z niezbędnymi uzgodnieniami i opiniami do wydania Decyzji pozwolenia na budowę.

3. Materiały wyjściowe do opracowania

- [1] Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych
- [2] ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.),
- [3] ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.),
- [4] rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. 2012 Nr 462 ze zm.),
- [5] rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. Nr 202, poz. 2072 ze zm.),
- [6] rozporządzenia 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. Nr 43 poz. 430),
- [7] rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. 2000r Nr 63 poz. 735),
- [8] rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220, poz. 2181 ze zm.),
- [9] rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002, nr 170, poz. 1393),
- [10] rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru na tym zarządzaniem (Dz. U. 2003, nr 177, poz. 1729),
- [11] rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. 2005 nr 67 poz. 582),
- [12] rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno – użytkowym (Dz. U. 2004 nr 130 poz. 1389),
- [13] rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. 2003 nr 120 poz. 1126).

[14] Umowa zawarta pomiędzy firmą Highway Piotr Urbański, ul. Jeleniogórska 18/14, 80-180 Gdańsk, a Zarządem Dróg Powiatowych, ul. Pionierów 10, 84-300 Lebork.

[15] Wizje lokalne przeprowadzone w marcu, kwietniu, maju 2013r.

[16] Opinia geotechniczna.

4. Lokalizacja obiektu

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, powiecie Lęborskim, na wschód od miasta Lębork, w gminie Nowa Wieś Lęborska. Przebudowa drogi planowana jest na odcinku 650m od skrzyżowania z drogą krajową nr 6.

5. Opis stanu istniejącego

Początek projektowanego odcinka zlokalizowany jest za skrzyżowaniem drogi krajowej nr 6 z drogą powiatową nr 1329 G (ul. Witosa, działka nr 112/3, obręb ewidencyjny Lubowidz), natomiast koniec 650m od tego skrzyżowania.

W stanie istniejącym nawierzchnia drogi wykonana jest z betonu asfaltowego. Szerokość jezdni wynosi od 4.5 do 5.0 m. Z uwagi na liczne spękania, nierówności poprzeczne i wyboje stan nawierzchni oceniono jako zły. Od drogi krajowej nr 6, w miejscowości Mosty biegnie odsunięty od jezdni chodnik o szer. ok. 1,5m wykonany z kostki betonowej.

6. Wyniki badań geotechnicznych

Budowa geologiczna terenu wykazuje małe zróżnicowanie. Na całym obszarze inwestycji stwierdzono występowanie utworów czwartorzędowych plejstoceńskich: piaski drobne i średnie.

Podłoże gruntowe zbudowane jest wyłącznie z gruntów piaszczystych o korzystnych właściwościach mechanicznych – średnio zagęszczone piaski drobne i średnie, tj. grunty o dobrych parametrach mechanicznych, niewysadzinowe, należące do grupy nośności G2.

7. Rodzaj i skala przedsięwzięcia

W ramach zadania przewidziano:

- wyrównanie i odpowiednie wyprofilowanie istniejącej nawierzchni betonem asfaltowym,
- wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni,
- wykonanie nowej konstrukcji na poszerzeniach,
- wykonanie poboczy z mieszanki optymalnej,
- odtworzenie istniejących i wykonanie dodatkowych rowów i skarp wzdłuż drogi wraz z ich humusowaniem i obsianiem mieszankami traw;
- rozbiórka starych i wykonanie nowych chodników;
- budowę zatok autobusowych,
- budowę zjazdów,
- budowę ciągów pieszo – rowerowych i ścieżek rowerowych,
- usunięcie karp,
- usunięcie kolizji z infrastrukturą naziemną oraz podziemną,
- ustawienie oznakowania pionowego
- wykonanie oznakowania poziomego.

8. Parametry techniczne

Podstawowe dane techniczne:

- klasa techniczna drogi – L;
- kategoria ruchu – KR3;
- prędkość projektowa – 40 km/h;
- długość projektowanego odcinka – 650m,
- szerokość jezdni – 5.50m,
- szerokość chodników min. 1.50m;
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego min.2.50m;
- szerokość pobocza 0.75m.

9. Opis projektowanych rozwiązań sytuacyjno- wysokościowych

9.1. Przebieg drogi w planie

Projektowany odcinek drogi będzie biegł po śladzie istniejącej jezdni. Istniejąca jezdnia została wzmocniona warstwami bitumicznymi oraz poszerzona na odcinku od km 0+030.00 do km 0+650.00 do szerokości 5.50m. Początek projektowanego odcinka drogi km 0+030.00 znajduje się w miejscowości Mosty i dowiązuje się do istniejącego skrzyżowania z drogą krajową nr 6.

Od km 0+030.00 do km ok. 0+240.00 po lewej stronie jezdni zaprojektowano opaskę drogową o szerokości 0.50, dwukierunkową ścieżkę rowerową o szerokości 2.00m oraz chodnik o zmiennej szerokości (min. 1.50m).

Po prawej stronie jezdni od km 0+030.00 zaprojektowano rów odprowadzający oraz chodnik o szerokości 1.50m, który dowiązuje się w km 0+030.00 do istniejącego. Od km 0+190.00 do km 0+230.00 następuje zawężenie chodnika do szerokości 1.25m.

Od ok km 0+240.00 do ok. km 0+320.00 po lewej stronie będzie biegł chodnik o szerokości 2.00m. Po lewej stronie w km 0+266.50 zaprojektowano zatokę autobusową. Od km ok. 0+325.00 aż do km 0+650.00 ruch rowerowy odbywał się będzie po lewej stronie jezdni, dwukierunkową ścieżką rowerową. Po lewej stronie jezdni od km ok. 0+325.00 do km ok. 0+468.00 zaprojektowano chodnik o szerokości 2.00m. W km 0+438.80 zaprojektowano zatokę autobusową wraz z peronem szerokości 1.50m.

W ciągu drogi powiatowej nr 1329G zaprojektowano rondo z przejezdną wyspą środkową (km 0+534.48). Realizacja ronda podzielona została na dwa etapy. Etap II zlokalizowany na działce nr 294, obręb Lębork 14, będzie realizowany wg odrębnego opracowania.

Na całym odcinku odtworzono istniejące rowy odprowadzające oraz zaprojektowano nowe.

Szczegółowe rozwiązania projektowe w planie pokazano na rys. 2.1 Plan zagospodarowania terenu.

9.2. Rozwiązanie wysokościowe

Projektowanej niwelety dostosowano do rzędnych istniejącego terenu oraz do miejsc włączenia się na początku oraz końcu projektowanego odcinka. Projekt niwelety drogi powiatowej nr 1329G przedstawiono na rys. 4.0, Profile podłużne.

10. Konstrukcje nawierzchni

10.1. Konstrukcja nawierzchni KN1 – droga główna:

- 4 cm warstwa ścieralna AC 11S;
- 6 cm warstwa wiążąca AC 16W;
- min. 4 cm warstwa wiążąca AC 16W;
- istniejąca konstrukcja nawierzchni

10.2. Konstrukcja nawierzchni KN2 – konstrukcja jezdni

- 4 cm warstwa ścieralna AC 11S;
- 6 cm warstwa wiążąca AC 16 W;
- min. 4cm warstwa wyrównawcza AC 16 W;
- 8 cm podbudowa zasadnicza AC 16P;
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm;
- 15 cm stabilizacja cementem $R_m=2.5\text{MPa}$.

10.3. Konstrukcja nawierzchni KN3 – konstrukcja poszerzenia jezdni

- 4 cm warstwa ścieralna AC 11S;
- 6 cm warstwa wiążąca AC 16 W;
- min. 4cm warstwa wyrównawcza AC 16 W;
- siatka szklana 100kN/mx100kNm;
- 8 cm podbudowa zasadnicza AC 16P;
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm;
- 15 cm stabilizacja cementem $R_m=2.5\text{MPa}$.

10.4. Konstrukcja nawierzchni KN4 – zatoka autobusowa, wyspa ronda

- 10 cm kostka granitowa;
- 5 cm podsypka cementowo-piaskowa;
- 20 cm podbudowa z chudego betonu;
- 15 cm stabilizacja cementem $R_m=2.5\text{MPa}$.

10.5. Konstrukcja nawierzchni KN5 – ścieżka rowerowa dwukierunkowa

- 4 cm warstwa ścieralna AC 8S;
- 22 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm;
- 15 cm stabilizacja cementem $R_m=2.5\text{MPa}$.

10.6. Konstrukcja nawierzchni KN6 – chodniki, ciąg pieszo – rowerowy,

- 6 cm kostka betonowa wibroprasowana;
- 3 cm podsypka cementowo piaskowa 1:4;
- 10 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm;
- 15 cm stabilizacja cementem $R_m=2.5\text{MPa}$.

10.7. Konstrukcja nawierzchni KN7 - zjazdy z kostki betonowej

- 8 cm kostka betonowa wibroprasowana;
- 5 cm podsypka cementowo piaskowa 1:4;
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm;
- 15 cm stabilizacja gruntu cementem $R_m=2,5$ MPa.

10.8. Konstrukcja nawierzchni KN8 - zjazdy bitumiczne

- 4 cm warstwa ścieralna AC 11S;
- 6 cm warstwa wiążąca AC 16W;
- 8 cm podbudowa zasadnicza AC16;
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm;
- 15 cm stabilizacja gruntu cementem $R_m=2,5$ MPa.

10.9. Konstrukcja pobocza KN9

- 10 cm mieszanka optymalna

11. Odwodnienie korpusu drogowego.

Odprowadzenie wody z jezdni zapewniono poprzez:

- odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne na jezdni,
- wody z jezdni odprowadzane są bezpośrednio do rowów lub na skarpy nasypów,
- szerokość dna rowu od 0.4m do 0.7m; pochylenie skarp rowu 1:1.5;
- na odcinku od km 0+225.00 do km 0+315.00 po prawej stronie jezdni zaprojektowano ściek drogowy;
- w km 0+225.00 zaprojektowano ściek skarpowy.

12. Rozwiązanie kolizji z istniejącymi urządzeniami obcymi

W obrębie przebudowywanej drogi występują następujące sieci: teletechniczna, elektroenergetyczna, wodociągowa.

Sieć wodociągowa:

Istniejące elementy uzbrojenia sieci wodociągowej znajdujące się w pasie projektowanej przebudowy drogi należy wyregulować do nowej niwelety drogi.

Wykonawca robót zobowiązany jest, na co najmniej na 3 dni przed ich rozpoczęciem powiadomić pisemnie M.P.W i K Sp. z o.o. o terminie prowadzenia prac.

W miejscu lokalizacji infrastruktury wodociągowej prace ziemne należy prowadzić ręcznie pod nadzorem M.P.W i K Sp. z o.o..

Sieć elektroenergetyczna:

Wymienić istniejący słup nr 103 w linii napowietrznej typu Al. 4x50 +25mm², obw. 100 ze stacji T-711 „Lubowidz Osiedle” na wirowany E-10,5/12. Przepięć istniejące przyłącza kablowe YAKY 4x35mm² (1 szt.) oraz przełożyć oprawę oświetlenia ulicznego na słup wirowany.

Wymienić istniejący słup nr 301 w linii napowietrznej typu Al. 4x50 +25mm², obw. 300 ze stacji T-338 „Lubowidz Mosty Witosy” na wirowany E-10,5/12. Przepięć istniejące przyłącza kablowe YAKY 4x70mm² (2 szt.) oraz przełożyć oprawę oświetlenia ulicznego na słup wirowany.

Ułożyć odcinek linii kablowej YAKY 4x150mm² o długości około 50m i połączyć poprzez mufy kablowe z istniejącym kablem ze słupa nr 305/RK-10.

Sieć teletechniczna:

Prace wykonywać wyłącznie pod nadzorem pracownika TPSA.

Przejścia poprzeczne sieci telekomunikacyjnej - istniejące kable zabezpieczono rurą dwudzielną (na całą szerokość drogi lub zjazdu o długościach przekraczających jej szerokość o minimum 0,5 m z każdej strony).

W przypadku zmiany lokalizacji - przesunięcia elem. sieci TP dostarczyć powykonawczą inwentaryzację geodezyjną. Wszystkie prace kolizyjne - ziemne podlegają odbiorowi technicznemu (przed zakryciem - zasypaniem).

Roboty budowlano montażowe należy zlecić wyłącznie firmie specjalizującej się w robotach teletechnicznych, która posiada: certyfikat jakości, z serii ISO 9000, w zakresie budowy i utrzymania sieci i linii telekomunikacyjnych, udokumentowane doświadczenie w wykonywaniu prac o podobnym zakresie rzeczowym, referencje za okres ostatniego roku, Telekomunikacji Polskiej S.A. lub Partnera Technicznego TP utrzymującego i eksploatującego infrastrukturę TP na danym terenie strefie utrzymaniowej. Wszystkie prace kolizyjne - ziemne podlegają odbiorowi technicznemu (przed zakryciem - zasypaniem).

W powiadomieniu (min. 2 tyg. przed rozpoczęciem prac) proszę podać kontakt - tel. kier. robót oraz nr uzgodnienia. PTOK fax: 583203322.

13. Prace demontażowe i rozbiórkowe

Przedmiotowa inwestycja zakłada rozbiórki:

- istniejących chodników;
- krawężników, obrzeży betonowych;
- istniejących zjazdów,
- demontaż dwóch słupów oświetleniowych;
- demontaż kabla elektroenergetycznego.

14. Znaczenie dla obronności kraju

Planowana inwestycja nie ma znaczenia dla obronności kraju.

15. Wpływ eksploatacji górniczej

Brak – przedmiotowa inwestycja położona jest poza granicami terenów górniczych.

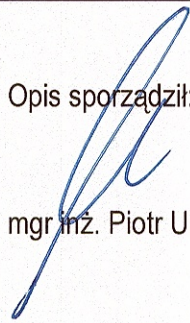
16. Interesy osób trzecich

Przebudowa drogi nie zmieni w sposób niekorzystny interesu osób trzecich w rozumieniu Prawa Budowlanego, w tym w szczególności nie utrudni dostępu do drogi.

17. Inne uwagi

- Projekt wykonano w układzie współrzędnych poziomym: „2000” i wysokościowym: Kronsztad 86.
- Występuje kolizja z punktami osnowy geodezyjnej III kl. pionowej oraz poziomej. Po zakończeniu prac należy odtworzyć wszystkie punkty, które w trakcie prowadzenia prac budowlanych ulegną zniszczeniu.
- Wszystkie napotkane, niezainwentaryzowane sieci należy traktować jako czynne i niezwłocznie powiadomić o tym fakcie właściciela.

Opis sporządził:


mgr inż. Piotr Urbański

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA