

OPIS TECHNICZNY	2
1.0. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI.....	2
2.0. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	2
3.0. MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA.....	2
4.0. RODZAJ I SKALA PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	2
5.0. STAN ISTNIEJĄCY	3
6.0. STAN PROJEKTOWANY	3
6.1. Docelowa funkcja drogi	3
6.2. Charakterystyka techniczna drogi.	3
6.3. Przystanki autobusowe	4
6.4. Ciągi piesze i pieszko-rowerowe	4
6.5. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	4
7.0. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU.....	4
8.0. ISTOTNE ELEMENTY OZNAKOWANIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU	5
9.0. UWAGI KOŃCOWE	5

SPIS RYSUNKÓW:

1. Plan Sytuacyjny - Projekt Stałej Organizacji 2 ark.

OPIS TECHNICZNY

1.0. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI

Przedmiotem jest projekt przebudowy drogi powiatowej nr 1329 G w ciągu ul. Gdańskiej w Lęborku. Celem jest opracowanie projektu Stałej Organizacji Ruchu.

2.0. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania niniejszych materiałów jest umowa nr 24/2009 z dnia 11.08.2009 r. zawarta z Zarządem Dróg Powiatowych w Lęborku

Materiały opracowano na podstawie następujących danych wyjściowych:

- Specyfikacja istotnych warunków zamówienia do umowy na „ Wykonanie dokumentacji technicznej na przebudowę ulicy Gdańskiej od skrzyżowania z ul. Syrokomli do drogi krajowej nr 6”.
- Rozporządzenie MSWiA z dnia 2.03.1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Mapa do celów projektowych przekazana przez Inwestora, zarejestrowana w sierpniu 2009 r.
- Rozporządzenie 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) wraz z załącznikami z dnia 23.12.2003r.

3.0. MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania.
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. Dz. U. z 19.08.1997 r. nr 98 pooz. 602,
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz..U. z 2007r. Nr.19 poz.115 ze zmianami),
- 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. RP Nr 43 Poz. 430 z dnia 14 maja 1999r.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. RP Nr 170 Poz. 1393),
- Wytyczne Projektowania Ulic (IBDiM – Warszawa 1992 r.).

4.0. RODZAJ I SKALA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przebudowa drogi powiatowej nr 1329 G będzie polegała na:

- wzmocnieniu istniejącej nawierzchni poprzez jej lokalne sfrezowanie i wykonanie dodatkowych warstw bitumicznych,
- remont chodników i ciągu pieszo rowerowego,
- odtworzeniu i utwardzeniu poboczy na odcinku szlaku do szerokości min. 1.0 m,
- uporządkowaniu i odtworzeniu odwodnienia drogi,
- odtworzeniu i remoncie istniejących zjazdów do zabudowań i na drogi boczne,
- wykonaniu oznakowania poziomego i pionowego.

5.0. STAN ISTNIEJĄCY

Zamierzenie obejmuje odcinek drogi powiatowej nr 1329 G w ciągu ul. Gdańskiej w Lęborku od km 0+315,00 do km 1+960,80.

W początkowej części odcinka od km 0+315,00 do km 1+026,18 istniejąca droga przebiega przez teren zabudowany miasta Lębork, od km 1+026,80 do mostu na rzece Łebie w km 1+733,90 droga przebiega przez teren niezabudowany, w końcowej części odcinka od km 1+733,90 do km 1+960,80 droga przebiega przez teren zabudowany wsi Mosty. Na projektowanym odcinku znajduje się most przez rzekę Łebę od km 1+733,55 do km 1+744,85. Na projektowanym odcinku znajdują się dwa przepusty:

1. Przepust dwutorowy ϕ 600 – w dobrym stanie technicznym
2. Przepust jednotorowy ϕ 800 na cieku Lubowidzkim – w złym stanie technicznym.

Maksymalne pochylenia niwelety wynoszą 4,42 %.

Zjazdy indywidualne i publiczne mają nawierzchnię tłuczniową, bitumiczną lub z kostki.

Chodniki występują w terenie zabudowanym. Chodniki są w złym stanie technicznym i nadają się do remontu.

Na odcinku ulicznym droga posiada szerokość ok. 9 m na odcinku szlakurowym również 9 m + obustronne bitumiczne pobocza o szerokości ok. 1 m.

Z informacji przekazanych przez Inwestora wynika, że w podłożu drogi występują grunty zaliczone do kategorii G1.

Na projektowanym odcinku występują 4 wpusty kanalizacji deszczowej.

W bezpośrednim sąsiedztwie drogi występują następujące urządzenia uzbrojenia technicznego niezwiązane z drogą:

- napowietrzne linie energetyczne WN i NN,
- kablowe linie energetyczne,
- słupy oświetleniowe,
- napowietrzne linie telekomunikacyjne,
- sieć wodociągowa,
- kanalizacja sanitarna,
- kanalizacja deszczowa,
- instalacja gazowa.

Na analizowanych odcinkach dróg występują liczne drzewa w pasie drogowym.

Na odcinku objętym opracowaniem, w zasięgu oddziaływania inwestycji, nie stwierdzono obiektów zabytkowych lub wyróżniających się konstrukcją lub materiałem, z którego je wykonano.

6.0. STAN PROJEKTOWANY

6.1. Docelowa funkcja drogi

Po wykonaniu przebudowy odcinka drogi funkcja jej nie ulegnie zmianie. Tak jak w stanie istniejącym prowadzić będzie ona ruch lokalny w obrębie miejscowości przez które przebiega oraz ruch związany z obsługą miejscowości przyległych, włącznie z pełnieniem funkcji dojazdu do poszczególnych posesji oraz gruntów rolnych.

6.2. Charakterystyka techniczna drogi.

Nie przewiduje się zmiany przebiegu drogi w planie i profilu. Zmiana niwelety wynikać będzie jedynie ze wzmocnienia istniejącej nawierzchni.

Odcinek drogi zostanie przebudowany na następujących parametrach technicznych:

- droga jednojezdniowa,
- klasa techniczna - L,
- prędkość projektowa - 50 km/h ,
- szerokość jezdni – 7 m,

- szerokość chodnika 2 m, lokalnie 1,25m,
- szerokość ciągu pieszo rowerowego 2,5 m.
- szerokość pobocza gruntowego – 1.0 m,
- spadek poprzeczny nawierzchni – min. 2%,
- nawierzchnia bitumiczna o dopuszczalnym obciążeniu 100 kN/oś,

Istniejąca konstrukcja, po lokalnym sfrezowaniu profilującym zostanie wzmocniona:

- warstwą wyrównawczą z betonu asfaltowego 0/16 grub. min. 3 cm
- warstwą ścieralną z betonu asfaltowego 0/12,8 grub. 4 cm.

6.3. Przystanki autobusowe

Przy ul. Grunwaldzkiej zostają utrzymane cztery przystanki autobusowe w lokalizacjach nieznacznie skorygowanych w związku dostępnością terenu.

6.4. Ciągi piesze i pieszo-rowerowe

Wzdłuż projektowanej drogi zaprojektowano ciągi piesze i pieszo-rowerowe.

Przyjęto szerokości:

- chodnika szer. 1.5 – 2.0m.
- ciąg pieszo-rowerowy szer. 2.5m.

6.5. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

W ramach zadania przewiduje się urządzenia bezpieczeństwa ruchu w postaci barier stalowych SP- 09/4 zlokalizowanych wzdłuż odcinka szlakowego rozdzielając w ten sposób ruch samochodowy od rowerowego i pieszego. Zaprojektowano poręcz ochronne z rur stalowych w chodniku ul. Gdańskiej w obszarze przejścia dla pieszych i szkoły.

7.0. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Rozwiązania przedstawione w niniejszym projekcie zakładają minimalne zmiany w istniejącej stałej organizacji ruchu.

Sprowadza się to, do:

- wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego związanego z ciągami pieszymi,
- wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego związanego z ciągami rowerowymi,
- budowa bariery stalowej,
- budowa poręczy ochronnej dla pieszych,
- montaż wysp rozdzielających potoki ruchu na przejściach dla pieszych i ich oznakowanie,

Znaki pionowe grupy. A, B, C, oraz D

Znaki pionowe nowe	Znaki pionowe do przestawienia	Znaki pionowe do likwidacji
[szt.]	[szt.]	
38	2	6

Znaki poziome grupy. P-1, P-4, P-6, P-7, P-10, P-11, P-13, P-21 oraz P-23
Łączna ilość powierzchni malowania to **529.06m²**

Oznakowanie i stałą organizacją ruchu przedstawiono na **rysunkach 2.**

8.0. ISTOTNE ELEMENTY OZNAKOWANIA STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Oznakowanie pionowe stałej organizacji ruchu należy wykonać ze znaków drogowych średniej wielkości, odblaskowych II generacji, zgodnie z przytoczonym wyżej rozporządzeniem, zamocowane na słupkach stalowych ocynkowanych, na wysokości 2.0m na poboczach lub na wysokości 2.2m w obszarze chodników,

Oznakowanie poziome wykonać koloru białego z masy grubowarstwowej z termoplastu.

9.0. UWAGI KOŃCOWE

- W trakcie realizacji prac wykonawca zobowiązany jest do stałej kontroli i utrzymania oznakowania stałej organizacji ruchu i urządzeń bezpieczeństwa ruchu do czasu ostatecznego odbioru robót,
- Do oznakowania stałej organizacji ruchu należy zastosować znaki drogowe średniej wielkości, odblaskowe II generacji, zgodnie z przytoczonym wyżej rozporządzeniem, zamocowane na słupkach stalowych ocynkowanych, na wysokości 2.0m na poboczach lub na wysokości 2.2m w obszarze chodników,
- Stała organizacja ruchu i zabezpieczenie robót w trakcie jej realizacji winna być realizowana zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją a zmiany do w/w projektu uzgadniane z zarządcą drogi,
- Za całość oznakowania, jego wprowadzenie i utrzymanie oraz zabezpieczenia robót w trakcie realizacji odpowiedzialny jest kierownik budowy.
- Elementy stałej organizacji ruchu należy wykonać zgodnie ze Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót,

Opracował:

mgr inż. Krzysztof Prymaka
nr upr. POM/0055/POOD/06