

styczeń 2021r.

1

OPIS TECHNICZNY

TEMAT:	"Opracowanie dokumentacji technicznej na potrzeby Programu na rzecz zwiększenia szans rozwojowych Ziemi Słupskiej 2019-2024: Zadanie nr 1 – Opracowanie dokumentacji technicznej dot. przebudowy ulicy Lawendowej."
ADRES OBIEKTU:	ul. Lawendowa, Słupsk, Gmina Słupsk, pow. słupski, woj. pomorskie
NR EW. DZIAŁEK:	Jednostka ewidencyjna: 226301_1 Gmina M. Słupsk obręb 0015 działki ew. nr: 179 obręb 0014 działki ew. nr: 179, 82/12, 82/14, 574/1, 574/2, 574/5, 81/14, 623, 622, 621, 50/1, 598, 599, 46/14, 327/1 obręb 0005 działki ew. nr: 49/4
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO:	XXV drogi, IV elementy dróg publicznych
KODY CPV:	45.23.31.20-6 Roboty w zakresie budowy dróg 45.11.12.00-0 Roboty w zakresie przygotowania terenu pod budowę i roboty ziemne 45.23.32.20-7 Roboty w zakresie nawierzchni dróg
INWESTOR:	ZARZĄD INFRASTRUKTURY MIEJSKIEJ W SŁUPSKU Ul. Przemysłowa 73 76-200 Słupsk
OPRACOWANIE:	SIGMA TRANSFER SP.Z O.O. Ul. Wodnika 34 10-034 Tomaszkowo

Wyszczególnienie	Imię i Nazwisko	specjalność	Uprawnienia	Data	Podpis
Projektant	mgr inż. Marek Kotowski	BRANŻA DROGOWA - do proj. bez ograniczeń w specjalności drogowej	WAM/0051/POOD/12	styczeń 2021	
Sprawdzający	mgr inż. Łukasz Roman	BRANŻA DROGOWA - do proj. i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej	WAM/0066/PBD/20	styczeń 2021	
Opracowujący	inż. Agnieszka Kucharska			styczeń 2021	

SPIS ZAWARTOŚCI

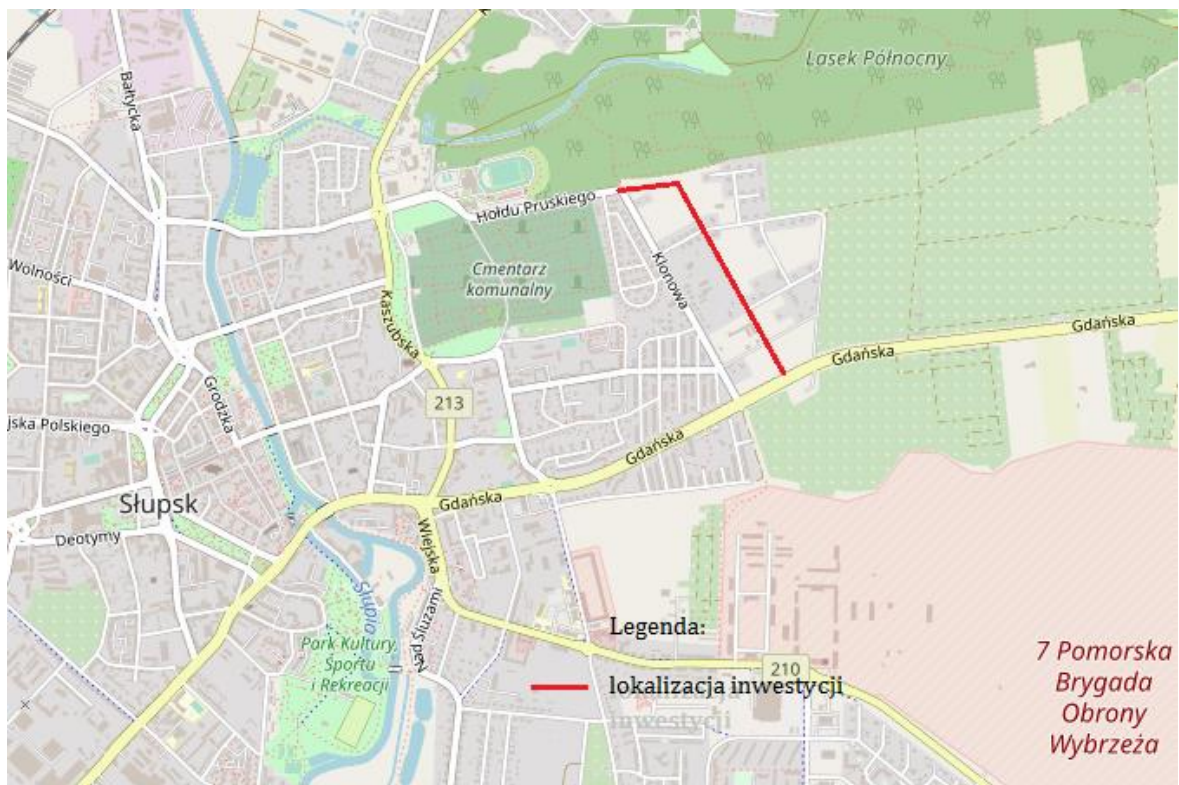
1. OPIS TECHNICZNY	3
1.1. Przedmiot inwestycji	3
1.2. Stan istniejący zagospodarowania terenu	4
1.3. założenia projektowe	5
1.3.1. Parametry techniczne	6
1.3.2. Geometria korpusu	6
1.3.3. Układ komunikacyjny.....	6
1.3.4. Jezdnia	8
1.3.5. Skrzyżowania	8
1.3.6. Zjazdy indywidualne	8
1.3.7. Chodniki, ciąg pieszo-rowerowy	8
1.3.8. Przystanki autobusowe	9
1.3.9. Dojazd techniczny do separatorów	9
1.3.10. Krawężniki, obrzeża.....	9
1.3.11. Stała organizacja ruchu, urządzenia bezpieczeństwa ruchu	10
1.3.12. Zestawienie powierzchni i długości	10

1. OPIS TECHNICZNY

1.1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie projektowe przebudowy ulicy Lawendowej na odcinku od ulicy Gdańskiej do skrzyżowania ulic Klonowej z Hołdu Pruskiego w zakresie przebudowy jezdni, zjazdów, budowy ciągu pieszo-rowerowego, przystanków autobusowych oraz budowy pętli autobusowej.

Inwestycja zlokalizowana jest w gminie Słupsk, powiecie słupskim, województwie pomorskim.



SZKIC ORIENTACYJNY – SCHEMATYCZNA LOKALIZACJA INWESTYCJI

1.2. STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Istniejąca ulica Lawendowa od ulicy Gdańskiej do skrzyżowania ulic Klonowej z Hołdu Pruskiego jest drogą jednojezdniową dwukierunkową. Droga obsługuje zabudowę miejską, dojazdy do lokalnych przedsiębiorstw i lokali mieszkalnych. Tereny przylegające do drogi to obszary zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, usługowej, oraz mieszkaniowo - usługowej.

Jezdnie na projektowanym obszarze ulicy wytyczona jest obrzeżami betonowymi i składa się z płyt betonowych YOMB oraz projektowanego odcinka ulicy Hołdu Pruskiego o nawierzchni bitumicznej. Nawierzchnia jest w dobrym stanie. Istniejąca ulica posiada odwodnienie, które wymaga regulacji. Wzdłuż drogi występują zjazdy indywidualne i zbiorowe.

Droga znajduje się w terenie równinnym, rzędne terenu istniejącego ok. 59,50 – 62,30 m n.p.m.

Parametry drogi istniejącej:

- droga powiatowa klasy L
- szerokość jezdni – zmienna 7,20 m – 7,25 m
- szerokość obrzeża betonowego ok. 0,15 m
- droga z płyt betonowych YOMB.

Elementy uzbrojenia terenu:

- | | |
|--------------------------------------|--------------|
| - Sieć teletechniczna podziemna | -istniejąca, |
| - Sieć wodociągowa | -istniejąca, |
| - Sieć elektroenergetyczna podziemna | -istniejąca, |
| - Sieć gazowa | -istniejąca, |
| - Sieć kanalizacji deszczowej | -istniejąca, |
| - Sieć kanalizacji sanitarnej | -istniejąca. |

Na istniejącym odcinku drogi znajduje się odwodnienie korpusu drogowego, które wymaga regulacji. Przebudowa drogi jest konieczna ze względu na potrzeby poprawienia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz obsługi komunikacyjnej przyległych terenów i dróg niższej kategorii oraz obniżenie poziomu hałasu i zapylenia.

1.3. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Przedmiotem inwestycji jest poprawa parametrów techniczno-użytkowych drogi klasy L. Projektowany odcinek przebudowywanej drogi rozpoczyna się na skrzyżowaniu z ulicą Gdańską, a kończy się na skrzyżowaniu z ulicą Klonową i Hołdu Pruskiego.

W ramach zamierzenia inwestycyjnego przewidziano przebudowę drogi na odcinku ok. 0,9 km a w tym:

- 1) wymianę nawierzchni z płyt YOMB jezdni na bitumiczną z uspokojeniem ruchu, założono następujące parametry techniczne:
 - szerokość pasa ruchu – zachowanie dotychczasowej szerokości jezdni w świetle obrzeży betonowych 7,20 m – 7,25 m,
 - klasa drogi – L,
 - kategoria ruchu – KR2;
- 2) przebudowę skrzyżowań i zjazdów w zakresie niezbędnym do funkcjonowania drogi;
- 3) budowę ciągu pieszo-rowerowego o szer. 3,00 z masy bitumicznej;
- 4) budowę przystanków autobusowych typu P-17 obustronnych z wiatami;
- 5) budowę pętli autobusowej
- 6) regulacje systemu odwodnienia drogi;
- 7) wykonanie zmiany oznakowania pionowego oraz poziomego;
- 8) uporządkowanie terenu.

1.3.1. Parametry techniczne

Parametry projektowanej drogi:

- przekrój poprzeczny	uliczny,
- nawierzchnia jezdni	bitumiczna,
- prędkość projektowa	30km/h,
- kategoria ruchu	KR2
- klasa drogi	L – lokalna,
- szerokość jezdni	zmienna 7,20 m – 7,25 m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego	3,00m,
- szerokość chodnika	2,00m,

1.3.2. Geometria korpusu

Przekrój poprzeczny ulicy zostanie utworzony ze spadkiem poprzecznym dwuspadowym, daszkowym 2% oraz jednospadowym na zakręcie. Spadek chodników oraz ciągu pieszo-rowerowego zaprojektowano jako jednostronny 2% w stronę projektowanej jezdni.

Projektowana droga została dowiązana wysokościowo do istniejących skrzyżowań oraz istniejących zjazdów.

Trasa projektowanego odcinka drogi złożona jest z odcinków prostych oraz łuków poziomych. Oś trasy wyznaczono za pomocą prostych i łuków poziomych.

1.3.3. Układ komunikacyjny

Projekt stałej organizacji ruchu zostanie przedstawiony w oddzielnym projekcie. Przewiduje się zmiany pierwszeństwa drogi Lawendowej (droga Lawendowa z pierwszeństwem przejazdu).

wprowadzenia istotnych zmian w sposobie funkcjonowania obecnie istniejącej ulicy Owocowej.

Projektowana jezdnia o szerokości 7,0 m – 7,25 m oraz usystematyzowanie ruchu pieszych na ciąg pieszo-rowerowy i odcinki chodnika pozytywnie wpłyną na komfortowe i bezpieczne użytkowanie, a także zwiększą płynność ruchu. Projekt przewiduje wymianę oznakowania pionowego i wykonanie poziomego. W ramach projektu zaprojektowano współosiowość skrzyżowania ulicy Lawendowej z istniejącą ulicą Hołdu Pruskiego.

1.3.4. **Jezdnie**

Zaprojektowano jezdnię w nawiązaniu do istniejących obrzeży betonowych, które planowo będą pozostawione i do których jest dostosowana szerokość projektowanej jezdni o zmiennej szerokości 7,20 m – 7,25 m o nawierzchni z mieszanki bitumicznej.

1.3.5. **Skrzyżowania**

Zaprojektowano skrzyżowania wyniesione, o nawierzchni z mieszanki bitumicznej, a szerokość jezdni ustalono zgodnie z istniejącą szerokością drogi podporządkowanej.

1.3.6. **Zjazdy indywidualne**

Zaprojektowano zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej ze spadkiem dopasowanym do warunków terenowych. Lokalizacja zjazdów zgodnie z PZT oraz zestawieniem tabelarycznym poniżej.

Wykaz zjazdów

L.p	Lokalizacja	Strona L/P	Warstwa ścieralna zjazdu	UWAGI
1.	0+075	P	Kostka betonowa	Zjazd na działkę nr 82/11
2.	0+292	P	Kostka betonowa	Zjazd na działkę nr 658
3.	0+620	P	Kostka betonowa	Zjazd na działkę nr 600

Zjazdy w dobrym stanie należy pozostawić.

1.3.7. **Chodniki, ciąg pieszo-rowerowy**

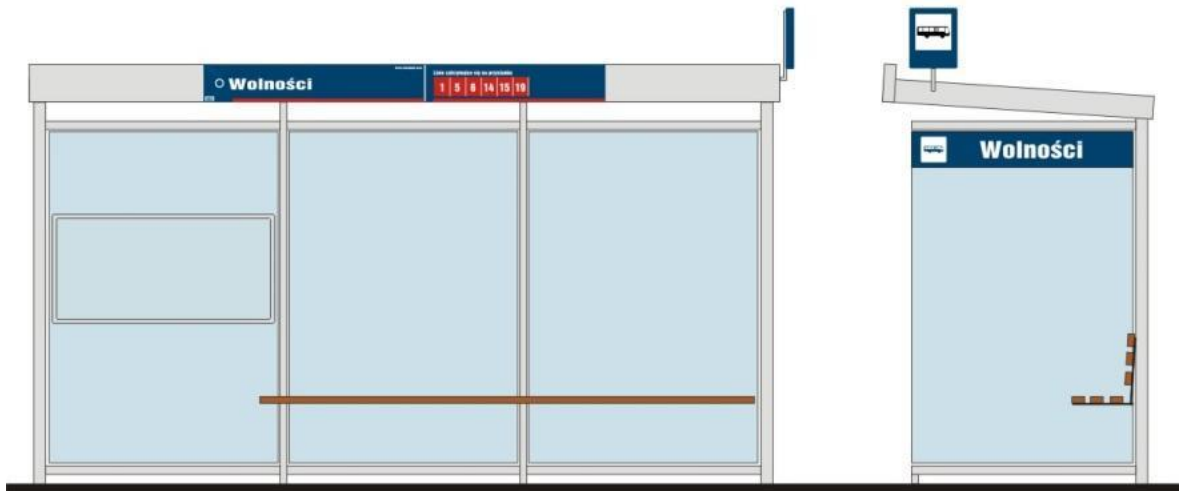
Po wschodniej stronie ulicy Lawendowej zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,00m z nawierzchni z mieszanki bitumicznej koloru czarnego.

Zaprojektowano chodniki o szerokości 2,00m, o nawierzchni z kostki betonowej koloru szarego w miejscach łączenia skrzyżowań, przystanków autobusowych, pętli autobusowej oraz dojazdu technicznego do separatorów.

1.3.8. Przystanki autobusowe

W kilometrażach ok. 0+200, 0+270 zaprojektowano przystanki autobusowe obustronne, bez zatok z oznakowaniem poziomym P-17 oraz ustawioną wiatą. Dodatkowo na wysokości działki nr 599 projektuje się pętle autobusową w km 0+740 wraz z przystankami. Pętle projektuje się z nawierzchni bitumicznej wraz z chodnikami z kostki. Szerokość peronu wynosi 6,35 m.

panel przedni jednolity na całej długości i w kolorze RAL 9007, po środku w miejscu nazwy przystanku podświetlany od wewnątrz LED



Rys. 1. Poglądowy wygląd wiaty przystankowej.

1.3.9. Dojazd techniczny do separatorów

Z pętli autobusowej projektuje się dojazd techniczny do separatorów o szerokości 6,25 m wraz z placem do zawracania 12x12. znajdujących się na działce nr 599.

1.3.10. Krawężniki, obrzeża

Należy zastosować:

- krawężniki betonowe drogowe 15x30cm, posadowione na ławie betonowej C12/15 z oporem,
- krawężniki betonowe najazdowe 15x22cm, posadowione na ławie betonowej C12/15 bez oporu wystające na ≤ 1 cm (przy przejściach dla pieszych,
- obrzeża betonowe 8x30cm, posadowione na ławie betonowej C12/15 z oporem
- pozostawienie istniejących obrzeży betonowych w ciągu istniejącej jezdni.

1.3.11. **Stała organizacja ruchu, urządzenia bezpieczeństwa ruchu**

Na etapie końcowym realizacji inwestycji wykonawca robót dokona oznakowania projektowanego odcinka zgodnie z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu.

Zaprojektowano wyniesione skrzyżowanie w kilometrażach w celu zwiększenia bezpieczeństwa:

- km 0+113
- km 0+234
- km 0+520
- km 0+740 (zjazd na pętle)
- km 0+870.

Dodatkowo w km 0+420 projektuje się wyspa środkowa wraz z powierzchnią wyłączoną P-21) o dł. 23 m.

1.3.12. **Zestawienie powierzchni i długości**

- Obszarem inwestycji objęto teren o powierzchni ok. 2,2 ha. Długość projektowanego odcinka drogi 900,00 mb

Powierzchnie:

- | | |
|------------------------------------|------------------------|
| • Jezdnia bitumiczna | 6642,63 m ² |
| • Zjazdy bitumiczne | 89,43 m ² |
| • Dojazd techniczny do separatorów | 354,01 m ² |
| • Pobocza z kruszywa | 789,88 m ² |
| • Ciąg pieszo-rowerowy | 2596,39 m ² |
| • Chodnik | 1039,64 m ² |