

Spis treści

Opis techniczny

1. Podstawa opracowania
 - 1.1. Nazwa inwestycji
 - 1.2. Cel opracowania
 - 1.3. Podstawowe akty prawne
 - 1.4. Podstawowe kryteria projektowe
2. Zakres inwestycji
3. Istniejący stan zagospodarowania terenu
 - 3.1. Istniejący układ drogowy
 - 3.2. Administracja
 - 3.3. Urządzenia obce
 - 3.4. Potrzebne zajęcia terenów obcych
4. Projektowane zagospodarowanie terenu
5. Kosztorys wskaźnikowy
6. Załączniki – dokumentacja fotograficzna

Rysunki

1.1. Plan orientacyjny	1:25000
2.1. Plan sytuacyjny – ul. Jarzębinowa	1:500
2.2. Plan sytuacyjny – ul. Wierzbowa	1:500
2.3. Plan sytuacyjny – ul. Wierzbowa foto	1:500
2.4. Plan sytuacyjny – ul. Jeżynowa	1:500

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

1.1 Nazwa inwestycji:

Koncepcja budowy zatok autobusowych w Łęczycach

- w rejonie skrzyżowania ul. Wierzbowej (skrzyżowanie ul. Obwodowej z Al. Parku Krajobrazowego)
- w rejonie skrzyżowania ul. Jeżynowej z ul. Marszewską
- w rejonie skrzyżowania ul. Jarzębinowej z ul. Marszewską

1.2. Cel opracowania.

Celem opracowania jest sporządzenie dokumentacji będącej podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych oraz zlecenia przez Inwestora projektu budowlanego i wykonawczego.

1.3. Podstawowe akty prawne:

- Zlecenie nr 2013/0056 Urzędu Gminy Wejherowo
- Mapa topograficzna w skali 1:25000
- Mapa do celów informacyjnych w skali 1:500
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz.U. Nr 71, poz. 838 z późniejszymi zmianami)
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych 1982 r.
- Wytyczne projektowania ulic 1992 r.
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych 1997
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Prawo o ruchu drogowym
- Polskie Normy
- Prawo Budowlane

1.4. Podstawowe kryteria projektowe

Parametry techniczne projektowanej drogi zostały określone na podstawie 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. Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.)

Droga powiatowa nr 1404G

Parametr techniczny	Wielkość
Droga	L
Prędkość projektowa	V _p =40 km/h
Prędkość miarodajna	Nie dotyczy
Kategoria ruchu	KR-3
Przekrój poprzeczny	Uliczny, zamiejski ½,
Szerokość pasa ruchu	2x3,0 m
Szerokość jezdni	6,0 m.
Szerokość chodników	min. 1,5 m.
Minimalny promień łuku poziomego	R=50 m.
Minimalny promień łuku pionowego	
Łuk wypukły	R=600 m.
Łuk wklęsły	R=600 m

Ul. Marszewska

Parametr techniczny	Wielkość
Droga	Z
Prędkość projektowa	V _p =40 km/h
Prędkość miarodajna	Nie dotyczy
Kategoria ruchu	KR-3
Przekrój poprzeczny	Uliczny, zamiejski ½,
Szerokość pasa ruchu	2x3,5 m
Szerokość jezdni	7,0 m.
Szerokość chodników	min. 1,5 m.
Minimalny promień łuku poziomego	R=50 m.

Minimalny promień łuku pionowego	
Łuk wypukły	R=600 m.
Łuk wklęsły	R=600 m

2. Zakres inwestycji

Inwestycja planowana jest w granicach pasa drogowego ul. Marszewskiej i drogi powiatowej nr 1404G oraz na gruntach prywatnych, które należy pozyskać w ramach decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

3. Stan istniejący stan zagospodarowania terenu

3.1. Istniejący układ drogowy

Droga powiatowa nr 1404 G oraz ulica Marszewska jest wykorzystywana do przeprowadzenia ruchu kołowego i pieszego w zakresie niezbędnym do obsługi mieszkańców oraz posiada funkcję tranzytowe. Droga jest jednoprzestrzenna i dwukierunkowa. Istniejąca jezdnia dróg powiatowych jest o szerokości 6,0 – 7,0 m.

W otoczeniu drogi znajdują się:

- budynki wolno stojące
- przedsiębiorstwa prowadzące działalność gospodarczą i rzemieślniczą
- niezabudowane działki
- Eko-dolina
- Lasy stanowiące Trójmiejski Park Krajobrazowy.

Odwodnienie drogi nie jest kompleksowo rozwiązane – większość odcinka jest odwadniana powierzchniowo, a woda opadowa i roztopowa oraz ścieki komunikacyjne są odprowadzane na tereny przyległe do drogi. Droga jest częściowo oświetlona.

Na rozpatrywanych odcinkach konstrukcja nawierzchni jest bitumiczna. Stan konstrukcji nawierzchni jest średni do złego. Przede wszystkim powierzchnia nawierzchni jest spękana, a także są odcinki o zapadniętej krawędzi jezdni i lokalne ubytki masy

3.2. Administracja

Rozpatrywany odcinek drogi powiatowej nr 1404 G i ul. Marszewskiej położony jest:

- w północnej części Województwa Pomorskiego,
- w Powiecie Wejherowski i w mieście Gdynia
- na terenie gminy Wejherowo i miasta Gdynia

3.3. Urządzenia obce

W rejonie rozpatrywanej inwestycji znajduje się następujące uzbrojenie podziemne terenu:

1. w rejonie skrzyżowania ul. Wierzbowej (skrzyżowanie ul. Obwodowej z Al. Parku Krajobrazowego) – kable teletechniczne
2. w rejonie skrzyżowania ul. Jeżynowej z ul. Marszewską – kable energetyczne
3. w rejonie skrzyżowania ul. Jarzębinowej z ul. Marszewską – brak kolidującego uzbrojenia

Ze względu na to, że koncepcję sporządzono na mapach do celów informacyjnych (nieaktualnych), nie można wykluczyć, że po przeprowadzeniu wywiadów branżowych i sporządzeniu mapy do celów projektowych, w terenie będzie istniało inne uzbrojenia techniczne.

3.4. Potrzebne zajęcia terenów obcych.

Lokalizacja	Numer działki	Powierzchnia (m ²)
w rejonie skrzyżowania ul. Wierzbowej	16/1	130
	16/2	50
	3/121	300
w rejonie skrzyżowania ul. Jeżynowej z ul. Marszewską	92/36	20
	92/56, 92/57, 92/58, 92/59	W całości
	169/3	250
w rejonie skrzyżowania ul. Jarzębinowej z ul. Marszewską	170	300
	218	320

4. Projektowane zagospodarowanie terenu.

4.1. Projektowane cechy geometryczne

Projektowane zatoki autobusowe powstaną przy krawędzi jezdni, kosztem istniejącego pobocza i rowu. Na zatokę autobusową składa się:

- strefa wytracania prędkości 24 m.
- strefa postoju 20 m.
- strefa włączania się autobusu do ruchu 12 m.

Łącznie: 56 m.

Położenie wysokościowe zatoki autobusowej determinuje istniejąca krawędź jezdni.

Ze względu na stan nawierzchni, zaleca się wymianę warstwy ścieralnej na krawędzi jezdni szerokości 1 m. wraz z uszczelnieniem styku krawężnik – nawierzchnia.

4.1.1. W rejonie skrzyżowania ul. Wierzbowej (skrzyżowanie ul. Obwodowej z Al. Parku Krajobrazowego).

Lokalizacja zatok autobusowych zgodna z marszrutą autobusów. Zatoki autobusowe zaprojektowano w sposób klasyczny, tzn. zjazdowe za skrzyżowaniem. Zatoki autobusowe oraz ul. Wierzbową połączono chodnikiem.

4.1.2. W rejonie skrzyżowania ul. Jeżynowej z ul. Marszewską

Lokalizacja zatok autobusowych zgodna z marszrutą autobusów. Zatoki autobusowe zaprojektowano w sposób klasyczny, tzn. zjazdowe za skrzyżowaniem. Zatoki autobusowe oraz ul. Jeżynową połączono chodnikiem. Istniejące zatoki autobusowe, jako nieprawidłowe, zaleca się rozebrać.

4.1.3. W rejonie skrzyżowania ul. Jarzębinowej z ul. Marszewską

Lokalizacja zatok autobusowych zgodna z marszrutą autobusów. Zatoki autobusowe nie zaprojektowano w sposób klasyczny, tzn. zjazdowe za skrzyżowaniem. Ze względu na mały promień łuku ul. Marszewskiej, nie ma możliwości wykonania zatoki w kierunku Gdyni za skrzyżowaniem z ul. Jarzębinową.

W związku z tym projektuje się zatoki równoległe. Zatoki autobusowe oraz ul. Jarzębinową połączono chodnikiem.

4.2. Konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja zatoki autobusowej:

- wykonanie wzmocnienia podłoża gruntowego poprzez ułożenie warstwy kruszywa stabilizowanego cementem $R_m=2,5$ MPa gr. 19 cm.
- Podbudowa z chudego betonu cementowego gr. 20 cm
- Podosypka cementowo – piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- Kostka betonowa gr. 8 cm

Konstrukcja chodników:

- Kruszywo stabilizowane cementem, $R_m=1,5$ MPa gr. 10 cm
- Podsypka cementowo – piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- Kostka betonowa wibroprasowana, szara gr. 6 cm

5. Kosztorys wskaźnikowy

Lokalizacja	Wartość robót (tys. zł.)	Koszt wykupu (tys. zł.)	Razem (tys. zł.)
W rejonie skrzyżowania ul. Wierzbowej	78,5	25,0	103,5
W rejonie skrzyżowania ul. Jeżynowej z ul. Marszewską	84,3	13,5	97,8
W rejonie skrzyżowania ul. Jarzębinowej z ul. Marszewską	84,3	31,0	115,3

6. Załączniki – dokumentacja fotograficzna



Fot. 1 – widok na łuk ul. Marszewskiej w rejonie skrzyżowania z ul. Jarzębinową



Fot 2 – widok z ul. Jarzębinowej w kierunku Koleczkowa (miejsce na zatokę autobusową)



Fot 3 – widok z ul. Marszewskiej w kierunku ul. Jarzębinowej



Fot 4 – widok z ul. Marszewskiej w kierunku ul. Jeżynowej



Fot 5 – widok z ul. Jeżynowej w kierunku Gdyni



Fot 6 – widok ze skrzyżowania ul. Wierzbowej z ul. Obwodową w kierunku Rumi



Fot 6 – widok ze skrzyżowania ul. Wierzbowej z ul. Obwodową w kierunku Łęczyc