

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. Opis techniczny		
II. Zestawienie oznakowania	1:500	rys. 1/1 i 1/2
III. Plan orientacyjny	1:25000	rys. 1/2
IV. Plan oznakowania	1:500	rys. 2/2

I. OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

1. Projekt drogowy,
2. inwentaryzacja stanu istniejącego w zakresie niezbędnym do opracowania dokumentacji,
3. materiały geodezyjno – kartograficzne,
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych – Dz. U. Nr 170 poz. 1393 z dnia 12 października 2002 roku,
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz z załącznikami nr 1 ÷ 4 – Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku,
6. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku - Prawo o ruchu drogowym - Dz. U. z 1997 roku Nr 98, poz. 602, z 2003 roku Nr 58, poz. 515, z 2005 roku Nr 108, poz. 908, z 2006 roku Nr 235, poz. 1701, z 2007 roku Nr 123, poz. 845,
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem – Dz. U. Nr 177, poz. 1729 z dnia 14 października 2003 roku.
8. Dz. U. z 1997r. Nr 98, poz. 602, z 2003 r. Nr 58, poz. 515, z 2005r. Nr 25, poz. 202.

2. ZAKRES ROBÓT

Zakres robót obejmuje remont nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 241 (ul. Mickiewicza) oraz nowe zagospodarowanie terenu Placu Jana Pawła II i Promenady w związku z projektem rewitalizacji Śródmieścia w Więcborku.

Zakresem objęto branżowe roboty drogowe związane z:

- wycinką drzew;
- robotami rozbiórkowymi nawierzchni chodników i zjazdów oraz elementów prefabrykowanych;
- wykonaniem robót ziemnych;
- sfrezowaniem warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego do średniej głębokości 4 cm (do dna kolein);
- ustawieniem krawężników i obrzeży kamiennych na ławie betonowej z oporem;
- wykonaniem nawierzchni zjazdów, parkingów i chodników;
- ułożeniem warstwy profilowej na drodze wojewódzkiej;
- ułożeniem warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego na drodze wojewódzkiej;
- wykonaniem nawierzchni płyty rynku oraz terenu skarpy pomiędzy rynkiem i promenadą na brzegu jeziora („Promenada”);
- wykonaniem nawierzchni terenu położonego w rejonie nabrzeża jeziora Więcborskiego;
- wykonaniem oznakowania poziomego i pionowego;
- robotami wykończeniowymi.

Roboty związane z wykonaniem terenów zieleni oraz mała architektura wg odrębnego projektu.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Droga wojewódzka, objęta opracowaniem, przebiega przez centrum m. Więcbork. Zakres remontu ściśle jest związany z projektem rewitalizacji rynku miejskiego.

Obecnie nawierzchnia drogi wojewódzkiej (ul. Mickiewicza) ma nawierzchnię z betonu asfaltowego. Jako podbudowa wykorzystana jest stara nawierzchnia z bruku kamiennego. Grubość nawierzchni z betonu asfaltowego wynosi 10 cm. Ponadto nawierzchnia z betonu asfaltowego ułożona jest na drodze przebiegającej wokół płyty rynku. W części wschodniej obecnie zlokalizowany jest parking (w sąsiedztwie kościoła) związany z postojem samochodów osób biorących udział w uroczystościach kościelnych.

Po stronie prawej, drogi wojewódzkiej (ul. Mickiewicza) obecnie zlokalizowane są miejsca postojowe, dla obsługi sklepów i punktów usługowych zlokalizowanych w parterach budynków usytuowanych wzdłuż pasa drogowego. Wzdłuż budynków ułożony jest chodnik z kostki betonowej.

Z drugiej strony pasa drogowego, ul. Mickiewicza, znajduje się płyta główna rynku. Wzdłuż krawężnika drogi wykonana jest chodnik z kostki betonowej. Większość obszaru zajmuje teren zieleni.

Pomiędzy płytą rynku oraz nabrzeżem ułożony jest chodnik z kostki betonowej („Promenada”). Przebiega on pod kątem prostym od rynku w kierunku jez. Więcborskiego w osi skarpy.

Różnice wysokości niwelety są dość duże. Pomiędzy najwyższym poziomem rynku o promenadą nad jeziorem Więcborskim różnica wysokości wynoszą ok. 8,0 m.

Droga prowadząca do posesji położona nad nabrzeżem, wzdłuż istniejącej promenady, na drugim terenie objętym opracowaniem, obecnie jest nieutwardzona, natomiast nawierzchnię promenady stanowi ozdobna kostka betonowa.

Woda opadowa na całym terenie spływa powierzchniowo do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej oraz w tereny zieleni.

W zakresie opracowania występuje sieć wodociągowa, energetyczna, teletechniczna oraz kanalizacyjna.

W zakresie opracowania występuje zarówno oznakowanie pionowe jak i poziome. Istniejące oznakowanie pionowe przedstawiono na załączonym planie z oznakowaniem (rys. 2/2).

4. OPIS DO PROJEKTU

Projektowany przebieg drogi nawiązuje całkowicie do istniejącego pasa drogowego. Projekt przebudowy nawierzchni przewiduje zachowanie istniejącej jezdni 6,16 - 7,0 m. Geometria drogi nie zostanie zmieniona.

Jezdnia ulicy zostanie sfrezowana na głębokość 4,0 cm. Następnie zostanie ułożona warstwa profilowa o grubości min. 4 cm. Zapewnione zostaną spadki podłużne, umożliwiające prawidłowe odwodnienie oraz spadki poprzeczne 2% (daszkowe).

Z obu stron jezdni odtworzone zostaną chodniki oraz zjazdy na posesje i drogi boczne.

Uporządkowaniu ulegną miejsca postojowe, od strony budynków usługowo-mieszkalnych. Obecnie pojazdy parkują w sposób nieuporządkowany, ponieważ brak jest oznaczenia poszczególnych stanowisk. Ponadto szerokość parkingów jest zmienna. Na długości o mniejszej szerokości pojazdy parkują prostopadle zajmując część chodnika. W wyniku nowej sytuacji wyznaczone zostaną nowe stanowiska postojowe. Część z nich umożliwi postój pod kątem prostym, natomiast część równolegle do krawędzi jezdni. Wymieniona zostanie nawierzchnia chodników. Układ geometryczny oraz zastosowana

nawierzchnia nawiązywać będzie do układu docelowego płyty rynku. Oś drogi wojewódzkiej, na długości Rynku, jest linią prostą, jedynie na końcu zakresu zastosowano łuk poziomy o promieniu 74,75 m (obecnie istniejący), w celu dowiązania do dalszego przebiegu drogi.

Po stronie lewej drogi zaprojektowano chodnik, przylegający do krawężnika.

Na wysokości kościoła zlokalizowano plac. Obecnie regulację ruchu pojazdów określa oznakowanie poziome. Projektuje się wydzielenie jezdni drogi gminnej, poprzez ustawienie krawężników wystających oraz wtopionych, pomiędzy jezdnią drogi i placem postojowym, przeznaczonym dla potrzeb uroczystości kościelnych. Projektuje się doprowadzić chodnik do włączenia drogi gminnej. Obecnie piesi przechodzą poprzecznie przez cały plac, co jest niebezpieczne. Nowa sytuacja wyraźnie wydzieli przebieg drogi gminnej oraz plac postojowy. Od drogi wojewódzkiej, plac postojowy wydzieli właśnie powyższy chodnik.

Na końcu rynku, z lewej strony drogi wojewódzkiej, utrzymany zostanie zjazd na drogę gminną w kierunku jeziora.

Natomiast teren rynku oraz skarpa opadająca w kierunku jeziora Więcborskiego („Promenada”) całkowicie ulegnie przebudowie.

Planuje się wykonanie nowego układu geometrycznego, którego głównym zamysłem jest powiązanie układu komunikacyjnego z zielenią tak by tworzyły jedną spójną całość. Oparto go na dwóch głównych osiach założonych wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych: drogi w południowo-wschodniej części Placu Jana Pawła II, prowadzącej do dzwonnicy; oraz Promenady biegnącej w dół do jeziora, pod kątem prostym do jego brzegu. Układ taki podkreśla charakter tego miejsca oraz jego przeznaczenie. Centralnym punktem założenia jest miejsce skrzyżowania obydwu osi. W tym miejscu zaprojektowano utworzenie fontanny o okrągłej misie, zrównanej z nawierzchnią projektowanego deptaku i płyty rynku.

W związku z powyższym jezdnia Placu Jana Pawła II, biegnąca równoległe do drogi wojewódzkiej, zostanie rozebrana. Ruch kołowy na tym odcinku zostanie zamknięty poprzez ustawienie ozdobnych słupków przeszkodowych. W następstwie zlikwidowano całe oznakowanie obecnie regulujące ruch na jezdni Placu Jana Pawła II. Wszystkie włączenia do drogi wojewódzkiej w przedstawionym zakresie mają charakter zjazdów. Przy dwóch zjazdach od strony rynku ustawiono znak B-20 z uwagi na niezachowanie trójkąta widoczności. Lokalizacje istniejących przejść dla pieszych przez drogę wojewódzką, z racji korekt geometrycznych, uległy drobnym przesunięciom. Zaprojektowano przy nich standardowe oznakowanie pionowe i poziome. Naprzeciwko rynku zaprojektowano oznakowanie pionowe związane z parkingiem oraz postojem dla taksówek. Parkingi wyznaczono również przy kościele. Stanowiska parkingowe nie są wyznaczane oznakowaniem poziomym z racji użytego materiału do wykonania nawierzchni – kostka betonowa. Zgodnie z uwagą ZDW w Bydgoszczy ustawiono wzdłuż drogi wojewódzkiej, która ma wcześniej nadane pierwszeństwo, znaki D-1 mini przed skrzyżowaniami z drogami gminnymi.

Termin wprowadzenia projektowanej stałej organizacji ruchu drogowego: 31.10.2013 r.

5. UWAGI KOŃCOWE

1. Wszystkie znaki pionowe należy ustawiać przy zachowaniu wysokości i odległości podanych w punkcie 1.5.3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
2. W przypadku znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b należy stosować folię odblaskową typu 2. Dla pozostałych znaków stosuje się folię typu 1.

II. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

Pionowe projektowane	Ilość [szt.]
B-20	2
B-33	1
B-36	3
D-1	4
D-6	4
D-18	2
D-18a	3
D-19	1
D-20	1
T-0	3
T-3a	1
T-29	2
T-30c	1
Razem 28	

Pionowe adaptowane	Ilość [szt.]
A-7	1
A-11a	1
D-3	1
Razem 3	

Pionowe likwidowane	Ilość [szt.]
A-7	1
B-2	1
B-33	1
B-36	3
C-2	1
D-3	2
D-6	4
D-18	2
D-19	1
Razem 16	

POZIOME PROJEKTOWANE (GRUBOWARSTOWOWE TERMOPLASTYCZNE)

		suma	szer. linii	powierzchnia
P-1e	m	13,0	0,24	1,6
P-4	m	130,0	2x0,12	31,2
P-7b	m	8,3	0,24	2,0
P-10	m	12,0	4,00	24,0
P-12	m	11,5	0,50	5,8
P-14	m	12,0	0,50	4,5
P-20	m	45,0	0,12	5,4
P-21a	m2	18,0	0,24	7,0
P-24	szt.	1,0		0,8
powierzchnia ogółem w m2				82,2

Opracował

inż. Krzysztof Żarkow