

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego przebudowy ciągu pieszo-jezdnego w miejscowości Czarnowiec.

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy ciągu pieszo-jezdnego
w miejscowości Czarnowiec.

Zakres opracowania:

- przebudowa nawierzchni ciągu pieszo-jezdnego.

2. Materiały wyjściowe.

2.1. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500.

2.2. Pomiary uzupełniające.

2.3. Dokumentacja geotechniczna

2.4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r.
w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich
usytuowanie (Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999r – poz.430).

3. Stan istniejący.

Ciąg pieszo-jezdny przebiega równolegle do przyległych budynków mieszkalnych położonych po lewej stronie. Jest układem komunikacyjnym zamkniętym, na końcu jezdni wykonany jest plac do zawracania. Dojazd do w/w zabudowań z drogi wojewódzkiej nr 594 Bisztynek – Reszel umożliwiony jest zjazdem szerokości 6,0m, o nawierzchni z płyt drogowych betonowych obramowanych krawężnikiem betonowym typu lekkiego.

Ciąg pieszo-jezdny usytuowany jest prostopadłe do w/w zjazdu. Odcinek przyległy do zabudowań oznaczono jako łącznik lewy, przeciwny jako łącznik prawy.

Nawierzchnia na łączniku lewym wykonana jest z betonu, wykruszenia i dziury łatanie żwirem. Jezdnia szerokości 3,5m obramowana jest krawężnikiem betonowym typu lekkiego. Do jezdni przylega chodnik wykonany z płyt drogowych betonowych, ułożonych w układzie pasowym szerokości 1,3m.

Nawierzchnia na łączniku prawym jest gruntowa, do niej przylega chodnik szerokości 1,5m, wykonany z kostki betonowej, obramowany krawężnikiem i obrzeżem.

Zadrzewienie nie występuje. Wody opadowe odbierane są przez wpusty ściekowe. W pasie ciągu pieszo-jezdnego zlokalizowane są urządzenia obce takie jak: kanalizacja sanitarna, sieć wodociągowa i oświetlenie uliczne.

W miejscowości Czarnowiec układ komunikacyjny oznaczony jest jako strefa zamieszkania.

Na podstawie wyników wykonanych otworów w podłożu ciągu pod warstwami nawierzchniowymi w obu otworach stwierdzono występowanie plejstocénskich osadów lodowcowych – glin zwałowych.

Nawierzchnię, na odcinku zachodnim (łącznik lewy) tworzy warstwa żwirowo-piaskowa o grubości ok. 0,2 m ułożona na dawnej nawierzchni betonowej (otw. Nr 2). Na odcinku wschodnim (łącznik prawy, otw. Nr 1) występuje nawierzchnia gruntowa wzmocniona drobnym żużlem.

Wody podziemnej do głębokości 2,0 m p.p.t. w obu otworach nie stwierdzono.

Grunty podłoża ze względu na wiek, genezę, rodzaj i stan zaliczono do jednej warstwy.

Stratygraficzny układ warstw przedstawiono na profilach słupkowych wykonanych otworów (rys. nr 3, profil podłużny).

4. Stan projektowany.

4.1. Podstawowe parametry techniczne.

- kategoria ruchu KR1
- szerokość jezdni na łączniku lewym 5,0m
- szerokość jezdni na łączniku prawym 3,0m,
- szerokość chodników jednostronnych bezpośrednio przylegających do jezdni 1,5m.
- plac do zawracania o wymiarach 14,0x10,5m.

4.2. Geometria pozioma

Geometria pozioma ciągu pieszo-jezdnego wpasowana została ściśle do istniejącego pasa drogowego.

Nawierzchnia na łączniku lewym zostanie rozebrana.

Chodnik na łączniku prawym pozostaje bez zmian.

Nawierzchnia na zjeździe do drogi wojewódzkiej pozostaje bez zmian.

W planie ciąg pieszo-jezdny leży na prostej i jest prostopadły do zjazdu na drogę wojewódzką.

Współrzędne punktów głównych ciągu pieszo-jezdnego przedstawiono na rys. nr 2

4.3. Profil podłużny

Niweletę jezdni dostosowano ściśle do istniejącego terenu.

Maksymalny spadek podłużny dochodzi do 2,1% na łączniku prawym, minimalny 0,5% na łączniku lewym.

4.4. Przekrój normalny

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni ciągu pieszo jezdnego.

Kategoria ruchu KR1; grupa nośności podłoża G3.

Łącznik lewy, ciąg jezdny

- warstwa ścieralna – kostka betonowa grub. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubość warstwy 3 cm.
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 25 cm,
- warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego grubości 25 cm.

Łącznik lewy ciąg pieszy

- warstwa ścieralna – kostka betonowa grub. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubość warstwy 3 cm.
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 12 cm,
- warstwa odcinająca z kruszywa naturalnego grubości 10 cm.

Łącznik prawy ciąg jezdny

- warstwa ścieralna – kostka betonowa grub. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubość warstwy 3 cm.
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 25 cm,
- warstwa mrozochronna z kruszywa naturalnego grubości 25 cm.

Łącznik prawy ciąg pieszy bez zmian.

4.5. Roboty wykończeniowe

Przyległy teren należy wyrównać, zahumusować i obsiać mieszanką traw.

4.6. Zieleń.

Przy realizacji inwestycji nie wymagana jest wycinka drzew.

5. Odwodnienie.

5.1. Wykonanie sieci i przyłączy

Istniejące wpusty ściekowe należy oczyścić i wyregulować w pionie.

Ilość wpustów ściekowych - 2 sztuki.

6. Sieć urządzeń obcych

6.1. Zabezpieczenie sieci

Należy zachować warunki wydane przez właścicieli tych urządzeń zawarte w uzgodnieniach, które są załączone do niniejszej dokumentacji.

Na rurach wodociągowych należy przedłużyć rury osłonowe.

Studnie kanalizacji sanitarnej zlokalizowane w ciągu pieszo-jezdnym doprowadzić do poziomu nawierzchni, wyregulować w pionie.

7. Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu

7.1. Stan istniejący.

Organizacja ruchu w miejscowości Czarnowiec oznakowana jest jako strefa zamieszkania.

7.2. Stan projektowany.

Projektowany układ drogowy pozostaje bez zmian.

Na czas robót wykonawca opracuje i uzgodni schemat oznakowania.

Opracował
Zb. Koper