

Zawartość teczki

1. Opis techniczny
2. Część rysunkowa

Rys nr 1	Plan sytuacyjny	w skali 1:500
Rys nr 2	Szczegóły konstrukcyjne	w skali 1:50
Rys nr 3	Przekrój podłużny	w skali 1:50/500

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlano - wykonawczego branży drogowej

1. Zleceniodawca:

Gmina Dobra
ul. Szczecińska 16 A
72-003 Dobra

2. Inwestor:

Gmina Dobra
ul. Szczecińska 16 A
72-003 Dobra

3. Materiały wyjściowe:

- wtórnik geodezyjny w skali 1:500;
- decyzja Nr 187/2001 znak Wz.-7331/BK/187/01/D z dnia 04.07.2001 r. o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydana przez Wójta Gminy Dobra
- decyzja znak Wz.-7331-BM/201/01/02/D z dnia 23.07.2002 r. o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydana przez Wójta Gminy Dobra zmieniona decyzją znak Wz.-7331-BM/201-1/01/02/D z dnia 19.09.2002 r.
- załącznik graficzny nr 1 i 1A do ww decyzji
- wizja lokalna w terenie
- obowiązujące przepisy inwestycyjno - projektowe

4. Istniejący stan terenu:

Teren położony jest w miejscowości Mierzyn. W chwili obecnej po stronie Północno - Wschodniej funkcjonuje szcztątkowy ciąg pieszy wykonany z drobnowymiarowych płyt drogowych, płytek chodnikowych, gruntu, wylewek betonowych.

Teren znajduje się w pasie drogowym drogi krajowej nr 10 Lubieszyn - Płońsk. W ciągu istniejącego chodnika występują wjazdy bramowe wykonane z bruku, kostki betonowej, płyt drogowych lub wylewek betonowych, a także gruntowe. Ponadto istniejący chodnik przecina skrzyżowania z ulicami gminnymi: Spółdzielców, Zakładową oraz powiatową - Topolową.

W ciągu drogi zlokalizowane są trzy przystanki autobusowe, z których jeden posiada istniejącą zatokę autobusową.

Istniejący chodnik w kilku miejscach jest zdeformowany poprzez dość bogatą zieleń wysoką.

Ponadto w pobliżu są zlokalizowane obiekty handlowo - usługowe, oświatowe i kultu religijnego.

5. Rozwiązania projektowe

5.1 Rozwiązania geometryczne

Pełne rozwiązanie sytuacyjne zostało pokazane na rysunkach 1a i 1b.

Projektowany chodnik posiada szerokość 1.7 m w całym swoim przebiegu. Długość chodnika wynosi 1+516.43 km. Miejscowo chodnik posiada inną szerokość, co spowodowane jest omijaniem drzew lub dostosowaniem się do wejść do budynków, często poprzedzonych schodami terenowymi.

Drzewa należy omijać zgodnie z planem sytuacyjnym wykonując odpowiednie obejścia z obrzeży. Nie można naruszać systemu korzennego drzew.

W całym przebiegu chodnika zastosowano 36 załamań geometrii wykazane na rysunkach wypisem charakterystycznych współrzędnych geodezyjnych. Stosowano promienie od 5 m do 500 m.

W miejscach przechodzenia przez wjazdy bramowe należy światło krawężnika zachować 0 cm. Natomiast przy przecięciu jezdni światło krawężnika powinno wynosić od 2 do 3 cm.

Projektowany chodnik jest osunięty od jezdni drogi istniejącej w taki sposób, aby w przyszłości była możliwość zaprojektowania jednokierunkowej ścieżki rowerowej.

W celu poprawy bezpieczeństwa należy wykonać demontaż istniejącego chodnika zlokalizowanego bezpośrednio przy jezdni i wykonać nowy zgodnie z załączoną dokumentacją.

Odsunięcie ciągu pieszego od jezdni zdecydowanie powinno poprawić bezpieczeństwo i komfort pieszych w ciągu drogi krajowej.

Dzięki tej inwestycji uporządkowana zostaje sprawa wjazdów do posesji. Zachowuje się w dużej mierze wjazdy istniejące, z niewielkimi korektami szerokości.

Zachowanie niektórych szerokości wg stanu istniejącego zostało przewidziane zasadnie w związku z prowadzonymi działalnościami gospodarczymi w rejonie drogi. Nie zapewnienie istniejących parametrów mogłoby skutkować pojawieniem się trudności na drodze krajowej, co byłoby sprzeczne z założeniami do opracowania.

5.2. Odwodnienie

Teren chodnika jest odwodniony powierzchniowo poprzez zachowanie spadku poprzecznego 2% i podłużnego. Następnie woda z powierzchni chodnika jest odprowadzona na tereny zieleni niskiej.

6. Konstrukcja nawierzchni.

Konstrukcja nawierzchni chodnika, jak i wjazdów bramowych została pokazana na rysunku nr 2. Projektuje się chodnik w obrzeżach wysokich betonowych 8 x 30 x 75 cm ustawionych na podsypce z piasku.

Chodnik należy wykonać z kostki betonowej koloru szarego i wysokości $h = 6$ cm. Bezpośrednio pod kostką przewiduje się 5 cm podsypki cementowo - piaskowej (1:4) grubości 5 cm oraz 10 cm kruszywa łamanego niesortowanego stabilizowanego mechanicznie. Grunt pod konstrukcję chodnika i wjazdów należy doprowadzić do wskaźnika zagęszczenia $W_z = 1,00$. Kostkę betonową po ułożeniu należy zaspoinować kruszywem, które spowoduje zaklinowanie się i stabilne umiejscowienie pojedynczych elementów.

Konstrukcja wjazdów bramowych jest podobna, z tym że na podbudowę zasadniczą przewiduje się chudy beton B10 MPa o grubości 15 cm. Ponadto na warstwę ścieralną zastosować należy kostkę betonową o wysokości $h = 8$ cm w kolorze grafitowym.

W miejscu dotychczas funkcjonującego peronu dla pasażerów autobusów PKS zaprojektowana została zatoka autobusowa z kostki kamiennej (10 cm) ułożonej na podsypce cementowo - piaskowej (5 cm), betonie cementowym B15 zbrojonym siatką $\varnothing 6$ mm o oczkach 10 cm x 10 cm (20 cm) i kruszywie łamanym stabilizowanym cementem (20 cm). Spoiny pomiędzy kostkami należy wypełnić szczelnie masą zalewową bitumiczną. Ponadto na rysunku nr 2 został pokazany szczegół ułożenia krawężnika przy istniejącej jezdni.

Wszystkie krawężniki należy wykonać na ławie betonowej z betonu B15, zgodnie z rysunkiem nr 2.

Elementy chodnika, gdzie następuje przejście ciągiem pieszym przez nawierzchnię bitumiczną należy wykonać z asfaltu kolorowego typu "KAMELEON", jako cienką warstwę bitumiczną w kolorze ciemnożółtym.

Ponadto należy dokonać miejscowej regulacji krawężników zgodnie z rysunkiem nr 1a i 1b oraz remontów nawierzchni na skrzyżowaniach z ulicami: Spółdzielców, Zakładową i Topolową oraz na niektórych wjazdach bramowych bitumicznych.

Lucyna Kaczyńska