

OPIS TECHNICZNY

do Projektu Budowlanego

branży drogowej

„PRZEBUDOWA ULICY JEZIORNEJ W BARLINKU II ETAP”

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Podstawą niniejszego opracowania jest Zlecenie Gminy Barlinek na sporządzenie dokumentacji technicznej „Przebudowa ulicy Jeziornej w Barlinku – II etap”.

2. INWESTOR.

Inwestorem zadania dla którego opracowywana jest dokumentacja jest Gmina Barlinek, ul. Niepodległości 20, 74-320 Barlinek.

3. CEL I ZAKRES PROJEKTU

Celem niniejszego opracowania jest opracowanie Projektu Budowlanego branży drogowej dla przebudowy drogi ulicy Jeziornej w Barlinku na odcinku od skrzyżowania z Małą a skrzyżowaniem z ulicą 31 Stycznia wraz z z ulicą Małą.

Przebudowa obejmuje:

- przebudowę skrzyżowania z ulicą Małą
- budowę parkingów,
- remontu nawierzchni ulicy Jeziornej
- budowę ciągu pieszo-rowerowego,
- przebudowę istniejących i budowę nowych zjazdów indywidualnych,
- budowę zatoki postojowej dla autobusów,

W ramach prac wykonane zostaną następujące elementy robót:

- wycinka drzew;
- roboty rozbiórkowe
- podbudowy
- nawierzchnie
- elementy ulic

4. DANE WEJŚCIOWE

- zlecenie Gminy Barlinek;
- inwentaryzacja istniejącej drogi;
- mapa sytuacyjno-wysokościowa;
- uzgodnienia z Inwestorem;
- wizja lokalna;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (D.U. Nr 43 poz. 2373);
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych, część I i II; GDDP w Warszawie, Warszawa 2001

5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Przebudowywana droga w ciągu ulicy Jeziornej jest drogą o nawierzchni bitumicznej, której stan jest zły, występują lokalne nierówności poprzeczne i podłużne, zaniżenia w których zbiera się woda opadowa. Nawierzchnia drogi była często remontowana – remont cząstkowy. Nawierzchnia obramowana jest krawężnikiem betonowym i kamiennym. Na przebudowywanym odcinku zlokalizowany jest jeden wpust uliczny, w rejonie skrzyżowania.

Na odcinku przebudowywanej drogi wykonany po stronie lewej z chodnik z płyt betonowych. Wzdłuż drogi po występuje oświetlenie po stronie prawej.

Nawierzchnia ulicy Małej wykonana jest z płyt betonowych „trylinka” i ograniczona krawężnikiem betonowym. Wzdłuż jezdni wykonany jest chodnik z płyt betonowych z płytek 35x35.

W obrębie skrzyżowania zlokalizowana jest wyspa prowadząca na której znajduje się słup oświetleniowy.

Zakres opracowania obejmuje również dojazd na teren szkoły (nawierzchnia bitumiczna) wraz z chodnikiem o nawierzchni z płyt betonowych.

6. OPIS PROJEKTU.

6.1. Parametry techniczne.

Przebudowę drogi zaprojektowano przy założeniu następujących parametrów technicznych:

- | | | |
|-----------------------|---|--------|
| - klasa drogi | - | D |
| - kategoria ruchu | - | KR1 |
| - prędkość projektowa | - | 30km/h |
| - szerokość jezdni | - | 5,0m |

6.2. Plan sytuacyjny

Układ sytuacyjny przebudowywanej drogi nawiązano ściśle do istniejącej trasy drogi oraz do granic działki.

W ramach przebudowy przebudowano skrzyżowanie zwykle z wyspą prowadzącą zmieniając je na skrzyżowanie o ruchu okrężnym typu rondo. Skrzyżowanie zaprojektowano o średnicy zewnętrznej 18m z przejezdnym pierścieniem o średnicy 6,0m

Ulicę Jeziorną zaprojektowano o szerokości 5,0m wraz z przylegającym do niej ciągiem pieszo-rowerowym o szerokości 3,5m.

Wzdłuż przebudowywanej ulicy Jeziornej zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,5m. Ciąg połączono z istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wykonanym wzdłuż ulicy Jeziornej w I etapie i zakończono przy parkingu, gdzie planowany jest ciąg w kierunku Jeziora Barlineckiego.

Zaprojektowano trzy segmenty parkingów dla samochodów osobowych wraz z drogami manewrowymi połączonymi z ulicą Jeziorną. Stanowiska postojowe zaprojektowano o wymiarach 2,5x4,5m i 2,5x5,0. Szerokość drogi manewrowej wynosi 5,0m.

Na terenie zlokalizowanym przy wejściu do szkoły zaprojektowano przebudowę istniejącego ciągu pieszego oraz drogi dojazdowej na teren szkoły wraz z miejscami postojowymi dla samochodów osobowych.

Przy ulicy Małej Zaprojektowano przebudowę nawierzchni utwardzonych obsługujących wjazdy do garaży oraz przebudowę nawierzchni istniejącego chodnika.

6.3.Przekrój normalny.

ULICA JEZIORNA

W ciągu ulicy Jeziornej zaprojektowano przebudowę istniejącej nawierzchni wraz z przebudową istniejącego chodnika (docelowo ciąg pieszo-rowerowy)

W obrębie nawierzchni bitumicznej zaprojektowano przebudowę nawierzchni poprzez frezowanie istniejącej w-wy ścieralnej i wykonaniu warstw konstrukcyjnych:

- w-wa wyrównawcza z betonu asfaltowego śr. grubość 4cm;
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość 5cm.

W ramach przebudowy zaprojektowano wymianę istniejącego krawężnika. Zaprojektowano krawężnik betonowy 15x30 na ławie betonowej z betonu B10. Na odcinku krawężnika obniżonego (strona prawa) ze względu na zmianę niwelety drogi zaprojektowano wymianę istniejącego krawężnika na krawężnik betonowy najazdowy o wymiarach 15x22 na ławie betonowej z betonu B10.

ULICA MAŁA

Odcinek ulicy Małej o nawierzchni z płytek betonowych „trylinka” przebudowano poprzez rozbiórkę istniejącej nawierzchni i wykonaniu warstwa konstrukcyjnych:

- gruntocement 1,5MPa, gr. 10Cm;
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, gr.20cm;
- warstwa wiążąca grubości 6cm;
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, grubość 5cm.;

Nawierzchnię ulicy Małej ograniczono krawężnikiem o wymiarach 15x30 ustawionym na ławie betonowej z betonu B10.

SKRZYŻOWANIE

Konstrukcję jezdni skrzyżowania zaprojektowano analogicznie jak jezdnie ulicy Małej. Pierścień „ronda” oraz fragmenty najazdowe jezdni zaprojektowano o nawierzchni z kostki kamiennej o wysokości 10cm o następującej konstrukcji:

- gruntocement 1,5MPa, gr. 10cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, gr. 20cm
- podsypka cementowo-piaskowa, gr. 4cm
- kostka kamienna granitowa, h=8cm

Elementy z kostki kamiennej ograniczono od strony jezdni krawężnikiem betonowym o wymiarach 15x22cm na ławie betonowej z betonu B15.

CIĄG PIESZO-ROWEROWY, CHODNIKI

Konstrukcja ciągu pieszo-rowerowego i chodników

- kostka betonowa h=8cm;
- podsypka cementowo-piaskowa, gr. 5cm;
- podsypka piaskowa, gr. 10cm

Chodniki ograniczono obrzeżem betonowym o wymiarach 30x8 na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5cm.

PARKINGI; DROGA MANEWROWA

Konstrukcja parkingów:

- gruntocement 1,5MPa, gr. 10cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, gr. 15Cm
- podsypka cementowo-piaskowa, gr. 4Cm
- kostka betonowa h=8cm

Nawierzchnię parkingów ograniczono krawężnikiem o wymiarach 15x30 ustawionym na ławie betonowej z betonu B10.

ZATOKA POSTOJOWA

Konstrukcja zatoki postojowej:

- gruntocement 1,5MPa, gr. 10cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, gr. 25Cm
- podsypka cementowo-piaskowa, gr. 4Cm
- kostka betonowa h=8cm

Nawierzchnię zatoki postojowej ograniczono krawężnikiem o wymiarach 15x30 ustawionym na ławie betonowej z betonu B15.

6.4.Usytuowanie wysokościowe.

Projektowane elementy w ramach przebudowy nawiązana wysokościowo do istniejących rzędnych. Niweletę nawierzchni ulicy Jeziornej nawiązano ściśle do istniejących rzędnych nawierzchni, korygując jedynie ze względu lokalne nierówności.

6.5.Odwodnienie

Wody opadowe poprzez spadki poprzeczne i podłużne odprowadzono do zaprojektowanych wpustów ulicznych, które podłączono do istniejącej kanalizacji deszczowej w ciągu ulicy Jeziornej. Projekt kanalizacji deszczowej stanowi odrębne opracowanie (branża sanitarna).

OPRACOWAŁ:

Tomasz Marczewski