

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Opis techniczny

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Rys. nr 1 „Projekt Zagospodarowania Terenu”, skala 1:500.
2. Rys. nr 2 „Projekt Zagospodarowania Terenu”, skala 1:500.
3. Rys. nr 3 „Przekrój normalny”, skala 1:50.
4. Rys. nr 4 „Przekrój podłużny”, skala 1:50/500.
5. Rys. nr 5 „Przekroje poprzeczne”, skala 1:200
6. Rys. nr 6 „Schody terenowe”

OPIS TECHNICZNY

do Projektu Wykonawczego branży drogowej

„BUDOWA PROMENADY SPACEROWO-ROWEROWEJ WRAZ Z ZAGOSPODAROWANIEM TERENU NAD JEZIOREM BARLINECKIM”

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Podstawą niniejszego opracowania jest Zlecenie Gminy Barlinek na sporządzenie dokumentacji technicznej.

2. INWESTOR.

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

3. CEL I ZAKRES PROJEKTU

Niniejszy Projekt Budowlany branży drogowej dla zadania „Budowa promenady spacerowo-rowerowej wraz z zagospodarowaniem terenu nad jeziorem Barlineckim” obejmuje budowę ciągu pieszo-rowerowego wraz utwardzeniem terenu stanowiącego drogę p-poż.

Projekt promenady obejmuje wykonanie następujących elementów:

- ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 2,5m i długości 770m;;
- utwardzenie terenu wzdłuż odcinka ciągu pieszo-rowerowego i placu do zawracania o wymiarach 20,0x20,0m
- schodów terenowych

4. DANE WEJŚCIOWE

- Mapa sytuacyjno wysokościowa;
- Wizja lokalna;
- Koncepcja Promenady sporządzona przez „ARCHIDEA”;
- Projekt Budowlany;
- Ustalenia z Gminą Barlinek;

- 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);

5. OPIS PROJEKTU

4.1. Plan sytuacyjny.

Trasa projektowanego ciągu pieszo-rowerowego łączy się z ul. Jeziorną przy istniejącym pomoście a następnie prowadzi wzdłuż brzegu jeziora w kierunku południowym. Na odcinku tym ciąg pieszo-rowerowy pełni dodatkowo funkcję drogi przeciwpożarowej, gdzie szerokość zwiększono do 4,0m utwardzając teren na szerokości 1,5m. Na zakończeniu drogi przeciwpożarowej zaprojektowano plac do zawracania o wymiarach zasadniczych 20,0x20,0m.

Następny odcinek ciągu pieszo-rowerowego ze względu na warunki terenowe prowadzi przez Jezioro Barlineckie (pomost) a następnie wokół boiska sportowego. Projekt pomostu stanowi odrębne opracowanie – branża konstrukcyjna

Z boiska sportowego trasa promenady uwarunkowana jest zachowaniem maksymalnego spadku podłużnego wynoszącego 6% celem pokonania wzgórza. Następnie zejście ze wzgórza prowadzi po istniejącym ciągu pieszym zachowując również maksymalny spadek podłużny 6%. Takie ukształtowanie trasy umożliwi poruszanie się osób niepełnosprawnych.

Trasa promenady kończy się w rejonie ulicy Jeziornej łącząc się z projektowaną ścieżką rowerową w ramach przebudowy ulicy Jeziornej.

Na odcinku podejścia na wzgórze zaprojektowano alternatywne wejście schodami terenowymi o szerokości 2,5m. Stopnie zaprojektowano o wysokości 15cm i szerokości 35cm.

Parametry osi trasy przedstawiono na rysunkach nr 1 i 2

4.2.Przekrój normalny

Podstawowa szerokość ciągu pieszo-rowerowego wynosi 2,5m.

Nawierzchnię zaprojektowano z kostki betonowej typ „Polbruk” ograniczonej obrzeżem betonowym.

Konstrukcja ciągu pieszo-rowerowego:

- podsypka piaskowa, gr. 10Cm
- podsypka cementowo-piaskowa, gr. 5Cm

- kostka betonowa, h=8cm (kolor szary: 50%; kolor czerwony: 50%)

Ciąg pieszo-rowerowy ograniczono obustronnie obrzeżem chodnikowym o wymiarach 15x30. Obrzeże należy ustawić na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5cm

Na odcinku drogi p-pożarowej wprowadzono dodatkowa w-wa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy 10cm

Utwardzenie terenu (droga p-pożarowa) zaprojektowano z zastosowaniem kraty trawnikowej wykonanej z tworzywa sztucznego. Konstrukcja nawierzchni:

- w-wa odsączająca z piasku, gr. 10cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, gr. 10cm
- podsypka cementowo-piaskowa; gr. 4cm
- krata trawnikowa, h=5cm

Krata trawnikowa wypełniona jest humusem i obsiana nasionami trawy. Nawierzchnia z kraty ograniczona jest obrzeżem betonowym.

Schody terenowe zaprojektowano o wymiarach stopni h=15cm, s=35cm. Nawiązując się do spadku terenu ciąg schodów terenowych zaprojektowano jako odcinki biegów z pięcioma stopniami oddzielonymi spocznikami długości 1,7m. Łączna długość schodów wynosi 24,26m.

Konstrukcje schodów zaprojektowano ograniczając stopnie obrzeżem chodnikowym o wymiarach 30x8 i wypełniając je kostką betonową o gr. 8cm. Kostkę i obrzeże chodnikowe należy ułożyć na podsypce piaskowo-cementowej o gr. 8cm.

Schody terenowe zaopatrzone obustronnie w balustradę drewnianą o wysokości 1,10m. Balustrada zbudowana jest słupków 60x100mm osadzonych na stopach fundamentowych z betonu B15 o wymiarach 25x25x80. W fundamencie należy osadzić ceownik 120x60x4 na głębokość min. 30cm, w celu połączenia ze słupkiem balustrady. Poręcz wykonana jest z belki drewnianej o wymiarach 100x60mm; pomiędzy słupkami zaprojektowano szczeble poziome 40x60mm. Krawędzie poręczy należy wyokrąglić (promień R=30mm). Elementy drewniane należy łączyć za pomocą wkrętów do drewna ze stali nierdzewnej.

4.3. Usytuowanie wysokościowe

Projektowane elementy zaprojektowano w odniesieniu do istniejącego terenu. Na odcinku od km 0+390,00 do km 0+570 oraz km 0+600,00 do km 0+730,00 zaprojektowano spadek podłużny wynoszący 6%. Na odcinkach tych należy wykonać roboty ziemne w celem niwelacji istniejącego terenu. Niweletę projektowanego ciągu

pieszo-rowerowego na odcinku od km 0+375,00 do km 0+750 przedstawiono na rysunku nr 4 „Przekrój podłużny”. Na pozostałym odcinku ciąg pieszo-rowerowy należy nawiązać do istniejącego terenu.

4.4.Odwodnienie

Sposób odprowadzenia wód opadowych pozostaje bez zmian. Wody opadowe z przebudowywanej nawierzchni poprzez właściwe spadki poprzeczne odprowadzone są w przyległy teren. Ze względu na ukształtowanie terenu i wielkość spadków podłużnych na zaprojektowano muldy z brukowca przy krawędzi nasypu (wykopu) o wymiarach: szerokość 80cm, głębokość 10cm. Muldy zaprojektowano na odcinkach:

- od km 0+405,00 do km 0+515,00 (strona lewa);
- od km 0+485,00 do km 0+550,00 (strona prawa);
- od km 0+605,00 do km 0+710,00 (strona prawa).

4.5. Roboty ziemne

Ze względu na ukształtowanie terenu na odcinku od km 0+375 do km 0+750 oraz przy połączeniu z zaprojektowanym pomostem przed wykonaniem warstw konstrukcyjnych ciągu pieszo-rowerowego należy wykonać roboty ziemne.

Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z PN-S-02205. Należy szczególnie zwrócić uwagę na konieczność wykonania wycięci w zboczu zabezpieczających przed zsuwaniem się nasypu po podłożu.

Opracował:

mgr inż Tomasz Marczewski