

OPIS TECHNICZNY

Rodzaj dokumentacji: Projekt techniczno-wykonawczy

Obiekt: „Przebudowa części drogi, ulica Barlinecka – Baraki
położonej na działce nr 101 w obrębie 3 w miejscowości Lipiany”

Inwestor: Gmina Lipiany

Podstawa opracowania: Umowa z dnia 15.02.2007 r.

Materiały wykorzystane do projektowania:

- aktualny podkład geodezyjny
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” Dz.U. z dnia 14 maja 1999 r.
- normy, normatywy i przepisy obowiązujące w budownictwie drogowym
- ustalenia z Inwestorem.

Cel i zakres opracowania:

Celem opracowania przebudowy części ulicy Barlineckiej – Baraki w Lipianach jest umożliwienie dojazdu do budynków zlokalizowanych w ciągu tej ulicy.

Z uwagi na ograniczoną szerokość linii zabudowy oraz linii rozgraniczenia projektowana ulica pełnić będzie funkcję **pieszo-jezdni**.

Łączna długość projektowanej ulicy wynosi 0,141 km

1. STAN ISTNIEJĄCY:

Istniejąca ulica na całej swojej długości jest nieutwardzona o nawierzchni gruntowej i żuźlowej.

Uzbrojona jest w kanalizację sanitarną, wodociągową, teletechniczną, gazową i energetyczną. Brak jest kanalizacji deszczowej.

Zabudowa ulicy – budynki jednorodzinne i gospodarcze.

2. ZAKRES ROBÓT:

Początek ulicy km 0+000 znajduje się na linii krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej nr 150

Lipiany – Barlinek w km 2+064,9

Zakres objęty opracowaniem obejmuje odcinek od km 0+005,0 - 0+141,0 dł.odcinka – 0,136 km.

Odcinek od km 0+000 do km 0+005,0 objęty został oddzielnym opracowaniem projektowym, opracowanym i uzgodnionym przez Pracownię projektową DIM w Szczecinie jako „Remont drogi wojewódzkiej nr 150”

W/w odcinek w projekcie DIM występuje w pozycji wjazdu.

Koniec projektowanej odcinka km 0+141,0 znajduje się na końcu linii zabudowy.

Z uwagi na ograniczoną szerokość linii rozgraniczenia możliwe było zaprojektowanie jezdni tylko o szerokości 3,50 – 5,0m Projektowana ulica pełnić będzie funkcję **pieszo-jezdni**.

3. STAN PROJEKTOWANY:

a) Odwodnienie:

W projektowanej ulicy brak jest kanalizacji deszczowej.

Po ustaleniach z Inwestorem uzgodniono:

Wody opadowe odprowadzone będą wzdłuż krawędzi jezdni od km 0+048 do km 0+000 do drogi wojewódzkiej i dalej istniejącym ściekiem przy krawędzi jezdni do rowu.

Od km 0+048 do km 0+141 wody opadowe odprowadzone będą wzdłuż krawędzi jezdni i dalej powierzchniowo na przyległy podmokły teren.

b) Ulica w planie:

Z uwagi na ograniczoną szerokość linii zabudowy oraz linii rozgraniczenia, szerokość jezdni zaprojektowano:

(od km 0+000 do km 0+005 szer. 3,50m - istniejący wjazd opracowanie DIM)

Od km 0+005 do km 0+022 szer. jezdni 3,50m

Od km 0+022 do km 0+029 szer. jezdni przejściowa z 3,50m do 5,00m

Od km 0+029 do km 0+141 szer. jezdni 5,0m

Obustronnie w pasach jezdni o szerokości 1,00m przyległych do krawężnika, zaprojektowano dla wygody pieszych nawierzchnię z kostki polbruk czerwonej typu cegła.

Zaprojektowano dwa łuki poziome w km 0+037,95 łuk prawy o promieniu $R=40,0m$
w km 0+70,90 łuk prawy o promieniu $R=60,0m$

Wzdłuż istniejących budynków, przestrzeń pomiędzy krawężnikiem a ścianą budynku należy wypełnić kostką polbruk-szarą typu cegła. Szerokość wypełnienia podano w przedmiarze robót.

5. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI:

Objęta projektem ulica przebiega po terenie płaskim. Na podstawie próbki gruntu, która pobrana została z otworu zlokalizowanego w km 0+052 stwierdzono, że grunty zalegające w podłożu zostały określone makroskopowo jako żwiry oraz pospółki gliniaste. Poziom występowania wody gruntowej stwierdzono na głębokości około 1,5m

Grupę nośności podłoża określono jako G2

Ruch na projektowanej ulicy przyjęto jako lokalny z możliwością przejazdu pojazdów rolniczych. Na tej podstawie przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

Jezdnia:

- warstwa odcinająca z piasku gr. 10cm po uwałowaniu
- podbudowa z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0-31,5 gubość w-wy 20cm po uwałowaniu
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubości 3cm
- nawierzchnia z kostki betonowej polbruk gr. 8cm
 - a) obustronne pasy szerokości 1,0m przyległe do krawężnika z kostki czerwonej typu cegła
 - b) wypełnienie pomiędzy pasami kostką szarą typu behaton, szerokość 3,0m
- jezdnia obustronnie obramowana krawężnikami betonowymi obniżonymi na wysokość +4cm ponad poziom jezdni przyległy do krawężnika. Krawężnik 15x30x100 na ławie betonowej z oporem z betonu B-10

Chodnik – wypełnienie przestrzeni pomiędzy krawężnikiem a ścianą budynków:

- warstwa odcinająca z piasku gr. w-wy 10 cm
- chodnik z kostki polbruk-szarej typu cegła grubości 8cm na podsypce cem.-piaskowej gr. 3cm

Dwa wjazdy szer. 5,0m na szer. chodnika pomiędzy budynkami nr 9 i 11 oraz nr 8 i 10

- warstwa odcinająca z piasku gr. 10cm po uwałowaniu
- podbudowa z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0-31,5 gubość w-wy 20cm po uwałowaniu
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubości 3cm
- nawierzchnia z kostki betonowej polbruk-szarej, typu cegła gr. 8cm

7. OZNAKOWANIE:

Docelowa organizacja ruchu po wykonaniu projektowanej jezdni przedstawiona została na planie sytuacyjnym .

Rodzaj znaków – tablice małej wielkości szt – 7 słupki do znaków szt.- 4

A-7 szt.-1 ; A-12b szt.-1 ; D-4a szt.-1 ; B-31 szt.-1 ; B-5 szt.-1 ; D-40 szt.– 1 ; D-41 szt- 1

8. ROBOTY INNE:

Nie zachodzi konieczność przestawiania urządzeń techn. zlokalizowanych w pasie drogowym. Regulacji wysokościowej wymagają tylko istniejące studnie rewizyjne kanalizacji sanitarnej oraz teletechnicznej.

Uwagi:

W pasie robót projektowanej ulicy występuje podziemne uzbrojenie techniczne.

Należy wykonać ręcznie próbne przekopy w celu zlokalizowania ich głębokości posadowienia oraz przebiegu. W pobliżu tych urządzeń, roboty ziemne należy wykonywać ręcznie i ze szczególną ostrożnością.

O zamiarze rozpoczęcia robót należy powiadomić wszystkich właścicieli urządzeń podziemnych, a roboty wykonywać pod ich wskazaniem i nadzorem.

O p r a c o w a ł:

Tadeusz Okoński

