

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- 1.1 Wizja lokalna oraz pomiary sytuacyjno-wysokościowe.
- 1.2 Wytyczne projektowania dróg WPD-3.
- 1.3 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 z 14 maja 1999r. poz. 430).
- 1.4 Uzgodnienia zakresu opracowania z Inwestorem – Gminą Bierutów.

2. Cel i zakres opracowania.

Celem opracowania jest remont istniejącego układu komunikacyjnego dla pieszych przy ulicy 1 Maja w Bierutowie.
Zakres opracowania obejmuje wykonanie na odcinku w km 15+003 – 15+800 ciągu pieszo-rowerowego.

3. Opis stanu istniejącego.

Projektowany ciąg pieszo-rowerowy zlokalizowany jest przy drodze wojewódzkiej nr 455 w miejscu istniejącego chodnika o nawierzchni z płytek betonowych. Istniejąca nawierzchnia chodnika jest w dużej części zdeformowana, występują zapadnięci uszkodzenia płytek i zastoiska wodne powodujące znaczne utrudnienia w poruszaniu się pieszych – zwłaszcza po opadach deszczu. Szerokość chodnika zmienna – 1,50-2.50m. Odwodnienie powierzchniowe do istniejącego systemu kanalizacyjnego. W chodniku umiejscowiona jest linia telekomunikacyjna, przyłącza linii energetycznej i wodociąg.

4. Stan projektowany.

4.1 Informacje ogólne.

Z uwagi na krętność drogi wojewódzkiej na odcinku przebiegającym przez miejscowość Bierutów i brak normatywnych skrajni projektowany ciąg pieszo-rowerowy w znaczący sposób poprawi bezpieczeństwo ruchu pieszych i rowerzystów na tym odcinku drogi. Docelowo należałoby opracować koncepcję budowy ścieżek rowerowych i chodników w całej miejscowości Bierutów. Lokalizacja ciągu rowerowego w obrębie parku miejskiego znacząco ożywi to miejsce zwiększając jego atrakcyjność oraz spowoduje możliwość czynnego odpoczynku mieszkańców Bierutowa.

4.2 Rozwiązania sytuacyjne.

Przebieg trasy oraz przekrój podłużny nie ulegają zmianie. Biorąc pod uwagę możliwości terenowe ograniczone aleją starodrzewia projektowane szerokości ciągu pieszo rowerowego wynoszą:

strona lewa

- km 15+003-15+132 – 3,00m – (ścieżka rowerowa 1,50m, chodnik 1,50m),
- km 15+131-15+606 – 3,50m – (ścieżka rowerowa 2,00m, chodnik 1,50m),
- km 15+611-15+689 – 3,00m – (ścieżka rowerowa 1,50m, chodnik 1,50m),
- km 15+700-15+800 – 2,50m – (ciąg pieszo-rowerowy 2,50m),

strona prawa

- km 15+185-15+340 – chodnik 2,00m,
- km 15+680-15+822 – chodnik 2,00m,

4.3 Rozwiązania wysokościowe.

Niweletę chodnika i ścieżki rowerowej powiązano z konfiguracją podłużną i poprzeczną terenu.

Pochylenie poprzeczne ciągu jednostronne – 2%.

4.4. Rozwiązania konstrukcyjne.

4.4.1 Ścieżka rowerowa.

Układ warstw konstrukcyjnych zaprojektowano w oparciu o katalog typowych konstrukcji podatnych i półsztywnych nawierzchni.

Układ warstw konstrukcyjnych przyjęto następująco:

- **nawierzchnia z betonu asfaltowego 0/8mm gr. 4cm**
- **podbudowa z kruszywa kamiennego gr. 15cm,**
- **warstwa odsączająca z piasku – gr. 10cm.**

4.4.2 Chodnik.

Układ warstw konstrukcyjnych na chodniku przedstawia się następująco:

- **nawierzchnia z kostki betonowej gr. 8cm w kolorze szarym na podsypce z piasku gr. 3cm,**
- **podbudowa z kruszywa kamiennego gr. 8cm,**
- **warstwa odsączająca z piasku – gr. 10cm.**

Przy krawędzi jezdni pozostawić istniejący krawężnik kamienny.

4.4.3 Zjazdy do posesji.

Na modernizowanym odcinku chodnika zaprojektowano wykonanie wymiany nawierzchni na 15 zjazdach o następującym układzie warstw konstrukcyjnych:

- **nawierzchnia z kostki betonowej gr. 8cm na podsypce z piasku gr. 3cm kostka w kolorze czerwonym,**
- **podbudowa z kruszywa kamiennego gr. 15cm,**
- **warstwa odsączająca z piasku – gr. 10cm.**

Wjazdy do posesji zaprojektowano zgodnie z faktycznym zagospodarowaniem posesji.

Na zjazdach krawężnik należy obniżyć do poziomu 4cm ponad nawierzchnię jezdni.

4.4.4 Odwodnienie.

Odwodnienie powierzchniowe na zasadzie rozproszenia wody na poboczu ziemnym i do istniejących wpustów ulicznych usytuowanych w jezdni.

5. Oznakowanie robót

Organizację ruchu w okresie prowadzenia robót w pasie drogowym wprowadzi Wykonawca robót na podstawie sporządzonego własnym staraniem projektu organizacji ruchu zatwierdzonego w trybie określonym w § 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonanie nadzoru nad tym zarządzeniem Dz.Ust. nr 177 poz. 1729. Oznakowanie i zabezpieczenie robót należy utrzymać w czystości i czytelności przez całą dobę.

6. Uwagi końcowe

- Pełny zakres poszczególnych pozycji ujętych w formularzu cenowym określono w przedmiarze robót.
- Ewentualne kolizje z urządzeniami obcymi Wykonawca rozwiąże we własnym zakresie w uzgodnieniu i pod nadzorem ich administracji i zarządów.
- Materiał z odzysku stanowi własność Inwestora.
- Po zakończeniu robót Wykonawca jest zobowiązany do wykonania pomiarów geodezyjnych powykonawczych i przedłożenia ich Inwestorowi w dniu odbioru robót. Obsługę geodezyjną zlecić uprawnionemu geodecie.
- Do realizacji używać materiałów posiadających świadectwa jakości.
- Roboty powinny być prowadzone przez specjalistyczne przedsiębiorstwo pod nadzorem uprawnionego inspektora nadzoru.
- Roboty prowadzić przy zachowaniu przepisów B.H.P.
- Do wykonania robót można przystąpić po wykonaniu organizacji ruchu na czas budowy oraz wytyczenia prowadzenia robót.
- Odpowiedzialność za bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego w obrębie prowadzonych robót ponosi Wykonawca.
- Niezbędne uściślenia projektowe dotyczące usytuowania elementów drogi w planie i profilu powierza się do opracowania Wykonawcy robót.


KRZYSZTOF BALICKI
Inżynier budownictwa
uprawniony do kierowania i nadzorowania
robót w zakresie budowy dróg
Uprawnienia nr 475/93/UW