

OPIS TECHNICZNY – ciąg pieszo-rowerowy do projektu architektoniczno-budowlanego

1. PRZEDMIOT OPRACOWNIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest rozszerzenie projektu przebudowy drogi powiatowej nr 1316P Stradun–Trzcianka o ciąg pieszo–rowerowy.

Początek projektowanego ciągu pieszo–rowerowego przyjęto na ciągu pieszo–rowerowym zlokalizowanym przy drodze powiatowej 1315P – km 0+000,00.

Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 3+200,05 w m. Stradun.

Długość odcinka objętego opracowaniem – 3,200 km.

2. PARAMETRY TECHNICZNE

Podstawowe parametry techniczne przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu przebudowy drogi Stradun-Trzcianka – w uzgodnieniu z Zamawiającym:

- kategoria ciągu - ciąg pieszo-rowerowy,
- szerokość jezdni - 2,00 m.

Szczegółowe parametry techniczne drogi w przekroju poprzecznym pokazano na Rys. nr 37.

3. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

Rozwiązania sytuacyjne projektowanej trasy ciągu pieszo-rowerowego przedstawiono na Rys. nr 2-8.

Wszystkie rozwiązania sytuacyjne zostały zaprojektowane, zgodnie z parametrami podanymi przez Inwestora – Zarząd Dróg Powiatowych w Czarnkowie oraz Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124 ze zmianami).

Trasa zasadnicza

Trasa w planie przebiegać będzie równolegle do zaprojektowanej drogi powiatowej nr 1316P w większej części za rowem. Na odcinkach, na których warunki naturalne lub własności gruntu na to nie pozwalają, ciąg poprowadzono przy jezdni – za poboczem. W miejscach gdzie ciąg pieszo–rowerowy napotyka rowy zaprojektowano wydłużenie istniejących przepustów zgodnie z KPED 03.92. o długość 3,00 m z rur betonowych o średnicy 50 cm.

Lokalizacja przepustów:

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| - km 0+064,18 – strona prawa (wylot) | – istniejący spadek podłużny 4,8% |
| - km 1+164,00 – strona prawa (wylot) | – istniejący spadek podłużny 5,2% |
| - km 1+676,05 – strona prawa (wylot) | – istniejący spadek podłużny 1,0% |
| - km 2+117,32 – strona prawa (wlot) | – istniejący spadek podłużny 6,9% |

Skrzyżowania z drogami i zjazdami

Na całej długości projektowanego ciągu pieszo–rowerowego występuje 18 przecięć ze zjazdami indywidualnymi, zjazdami publicznymi i skrzyżowaniami. Wszystkie przecięcia zaprojektowano, jako zbliżone do kąta 90° o nawierzchni z kostki betonowej.

Niweletę ciągu w miejscach przecięć należy dostosować do niwelety istniejącej.

4. PROJEKTOWANA NIWELETA

Przekrój podłużny przebudowywanej drogi przedstawiono na Rys. nr 16-22.

Na początkowym i końcowym odcinku projektowana niweleta została dowiązana do niwelety istniejącej. Opracowano ją przy założeniu: spełnienia obowiązujących wymagań normatywnych i zapewnieniu dobrego spływu wody opadowej oraz dostosowania do niwelety terenu.

5. PRZEKROJE POPRZECZNE

Przekroje normalne wraz z podanymi konstrukcjami nawierzchni przedstawiono na Rys. 37.

5.1. Parametry geometryczne

- szerokość jezdni: km od 0+000,00 do 3+200,05 - 2,00 m,
- pochylenie poprzeczne nawierzchni – 1% - przekrój jednostronny,
- szerokość poboczy – 0,50 m.

5.2. Konstrukcja nawierzchni

Przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni: od km 0+000,00 do km 3+200,05

- ⇒ **warstwa ścieralna** – kostka betonowa grub. 8,0 cm (szara, bezfazowa),
- ⇒ **podsyпка cementowo-piaskowa** – grub. 3,0 cm,
- ⇒ **warstwa odcinająca** – piasek średni grub. 15,0 cm.

5.3. Konstrukcja nawierzchni na zjazdach i skrzyżowaniach

Przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

- ⇒ **warstwa ścieralna** – kostka betonowa grub. 8,0 cm (czerwona, bezfazowa),
- ⇒ **podsyпка cementowo-piaskowa** – grub. 3,0 cm,
- ⇒ **podbudowa** – z chudego betonu grubości 20,0 cm.

6. ODWODNIENIE

Wody opadowe z nawierzchni ciągu na całym przebudowywanym odcinku projektuje się odprowadzić retencyjnie do gruntu. Dla właściwego spływu wód nadano nawierzchni ciągu i poboczom odpowiednie pochylenie poprzeczne i podłużne.

Na odcinku od km do km 1+485,00 do km 1+678,00 gdzie ciąg pieszo-rowerowy przebiega przy poboczu drogi (łuk wewnętrzny) w celu zabezpieczenia nasypu, na którym posadowiony jest ciąg zastosowano przy krawędzi drogi trójkątny ściek betonowy, prefabrykowany (od km 1+490,00 do km 1+678,00) w celu sprowadzenia wód opadowych do 2 wpustów ulicznych (km 1+578,14) i dalej przykanalikami o średnicy 200 mm poza korpus nasypu.

7. WYCINKA DRZEW

W miejscach nowoprojektowanych przewiduje się wycinkę 10 drzew oraz usunięcie zakrzaczenia na powierzchni 3600 m².

8. ZAJĘCIE TERENU

Podstawowe roboty drogowe związane z projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym Stradun-Trzcianka mieszczą się w istniejącym pasie działek przewidzianych jako pas drogowy i nadziałkach należących do Gminy Trzcianka.

Zajęcie terenu na cele drogowe opracowano na podstawie map ewidencyjnych i wypisów z rejestru gruntów – oddzielne opracowanie.

9. CEL INWESTYCJI I JEJ WPŁYW NA ŚRODOWISKO

Przebudowa drogi ma na celu przede wszystkim:

- poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów,
- poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu pojazdów na drodze powiatowej nr 1316P,
- szerzenie kultury fizycznej i krajoznawczej mieszkańców

Opracował:

mgr inż. Mariusz Remer