

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

1. Lokalizacja
2. Wprowadzenie i zakres opracowania
3. Dane wyjściowe (podstawa formalno – prawna)
4. Stan istniejący
5. Rozwiązanie projektowe:
 - 5.1 Opis ogólny
 - 5.2 Rozwiązanie sytuacyjno wysokościowe
 - 5.3 Konstrukcja nawierzchni
 - 5.4 Kolizje z istniejącym uzbrojeniem podziemnym
 - 5.5 Odwodnienie
 - 5.6 Zieleń
 - 5.7 Organizacja ruchu
 - 5.8 Roboty ziemne
6. Załączniki
 - 6.1. Protokół ZUDP
 - 6.2. Oświadczenie wg Prawa Budowlanego art. 20
 - 6.3. Wypis z rejestru gruntów
 - 6.4. Uzgodnienie – Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego
 - 6.5. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia
 - 6.6. Decyzje o nadaniu uprawnień budowlanych i zaświadczenia o przynależności do POIIB

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

- | | | |
|------------------------------------|-----------|---------------|
| 1. Projekt drogowy, plan syt.-wys. | 1:500 | - rys. nr 1.0 |
| 2. Profil podłużny | 1:100/500 | - rys. nr 2.0 |
| 3. Przekroje konstrukcyjne | 1:25 | - rys. nr 3.1 |
| 4. Szczegóły konstrukcyjne | 1:10 | - rys. nr 3.2 |
| 5. Przekroje normalne | 1:100 | - rys. nr 4.0 |

I. OPIS TECHNICZNY

1. LOKALIZACJA

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa dotycząca budowy ciągu pieszo-rowerowego w miejscowości Robakowo w gminie Luzino, na działkach nr: 111; 88; 103/1 obręb Robakowo.

2. WPROWADZENIE I ZAKRES OPRACOWANIA

Inwestorem zadania jest – Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego, ul. E. Orzeszkowej 5, 84-100 Puck.

Projekt budowlany dla budowy ciągu pieszo-rowerowego opracowano dla branży drogowej z zakresem na planie sytuacyjno-wysokościowym – rys. Nr 1.

3. DANE WYJŚCIOWE (podstawa formalno – prawna)

- Mapa do celów projektowych z uzbrojeniem podziemnym terenu w skali 1:500 uzgodnionej w ZUDP,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z dnia 14.05.1999 r.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz. 1133),
- Wypis i wyrys z rejestru gruntów,
- Uzgodnienia oraz wizje lokalne w terenie.

4. STAN ISTNIEJĄCY

Projektowany odcinek ciągu pieszo-rowerowego biegnie poboczem, wzdłuż drogi powiatowej nr 1410G w miejscowości Robakowo , która jest drogą asfaltową o nieutwardzonych poboczach, nie jest ograniczona krawężnikami. Na terenie inwestycji występuje sporadyczne uzbrojenie podziemne.

5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

5.1. OPIS OGÓLNY

Zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy o długości całkowitej 962 m. Odcinek podzielono na trzy etapy:

Etap 1 – do Hm 3 + 40,0 – ciąg pieszo-rowerowy,

Etap 2 – Hm 3 + 40,0 - 9 + 8,4 – ciąg pieszo-rowerowy,

Etap 3 – od Hm 9 + 8,4 – ciąg pieszo-rowerowy oraz zatoka autobusowa.

Szerokość ciągu pieszo-rowerowego wynosi 2,5 m, na odcinkach prowadzonych bezpośrednio przy krawędzi drogi. Wyjątek stanowią odcinki na Hm 0+0,0 – 0+17,0 gdzie szerokość ciągu pieszo-rowerowego wynosi 2 m; Hm 2 + 53,9 – 3 + 12,3 gdzie występuje zwężenie pasa ciągu pieszo-rowerowego do 0,8 m; Hm 9 + 8,4 - 9 + 62,0 gdzie szerokość ciągu pieszo-rowerowego wynosi 2 m, z miejscowym przewężeniem przy działce nr 103/7 gdzie szerokość wynosi 1,5 m.

Zatokę autobusową zaprojektowano od Hm 9 + 8,4 o długości 44 m i szerokości 3 m. W ramach budowy zatoki autobusowej zaplanowano przestawienie istniejącej wiaty przystankowej.

5.2. ROZWIĄZANIE SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWE

Rozwiązanie sytuacyjno – wysokościowe projektowanego ciągu pieszo-rowerowego przedstawiono na rys. Nr 1.0.

Nawierzchnię ciągu zaprojektowano z kostki betonowej 6x10x20 cm czerwonej bez fazy, wjazd z kostki betonowej 8x10x20 cm czerwonej bez fazy.

Na krawędzi ciągu i jezdni zaprojektowano krawężniki 15x30x100 cm wystające na wysokość 10 cm ponad nawierzchnię, na krawędzi ciągu i zieleni zaprojektowano obrzeża 8x30x100 cm, natomiast w obrębie wjazdów zaprojektowano krawężniki wtopione 15x30x100 cm o wysokości 2 cm nad nawierzchnią wjazdu z zastosowaniem ławy z podwójnym oporem.

Rzędne wysokościowe projektowanego ciągu pieszo-rowerowego ustalone zostały z uwzględnieniem istniejącego ukształtowania wysokościowego jezdni asfaltowej wzdłuż której biegnie projektowany ciąg pieszo-rowerowy.

Połączenie terenu istniejącego z konstrukcją nawierzchni od strony obrzeża stanowią skarpy o nachyleniu 1:1 wzmocnione warstwą humusu o gr. 5cm.

Nawierzchnię zatoki autobusowej zaprojektowano z grafitowej kostki betonowej 2T 8x10x20 cm. Na krawędzi zatoki autobusowej z jezdnią zaprojektowano wtopiony krawężnik 15x30x100 cm wystający na wysokość 2cm. Na krawędzi ciągu i zatoki zaprojektowano krawężniki 15x30x100 cm wystające na wysokość 10 cm ponad nawierzchnię.

5.3. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Konstrukcja nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego:

- | | |
|---|--------------------------|
| • Kostka betonowa prostokątna 10x20 | - grubość kostki 6 cm, |
| • Podsypka cementowo – piaskowa 1:4 | - grubość warstwy 5 cm, |
| • Podbudowa z kruszywa łamanego stabiliz. mech. | - grubość warstwy 10 cm, |
| • Podsypka żwirowo – piaskowa $k \geq 8$ m/dobę | - grubość warstwy 10 cm. |

Konstrukcja wjazdów:

- | | |
|---|--------------------------|
| • Kostka betonowa prostokątna 10x20 | - grubość kostki 8 cm, |
| • Podsypka cementowo – piaskowa 1:4 | - grubość warstwy 5 cm, |
| • Podbudowa z kruszywa łamanego stabiliz. mech. | - grubość warstwy 15 cm, |
| • Podsypka żwirowo – piaskowa $k \geq 8$ m/dobę | - grubość warstwy 10 cm. |

Konstrukcja zatoki autobusowej:

- | | |
|---|--------------------------|
| • Kostka betonowa 2T 10x20 | - grubość kostki 8 cm, |
| • Podsypka cementowo – piaskowa 1:4 | - grubość warstwy 5 cm, |
| • Podbudowa z kruszywa łamanego stabiliz. mech. | - grubość warstwy 20 cm, |
| • Stabilizacja cementem 2,5 MPa | - grubość warstwy 15 cm. |
| • Podsypka żwirowo – piaskowa $k \geq 8$ m/dobę | - grubość warstwy 10 cm. |

W konstrukcjach gdzie występuje **podszypka żwirowo-piaskowa $k \geq 8$ m/dobę** powinna być zagęszczona do stopnia zagęszczenia $I_D^{(n)} \geq 0,80$, oraz wskaźnik zagęszczenia powinien spełniać $I_S^{(n)} \geq 1,00$. Szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne przedstawiono na rysunku Nr 3.1 i 3.2.

5.4. KOLIZJE z istniejącym uzbrojeniem podziemnym:

Przy robotach budowlanych, w szczególności korytowaniu, należy szczególną uwagę zwrócić na kable telefoniczne oraz wodociągi biegnące w zakresie projektowanej budowy.

5.5. ODWODNIENIE

Wody deszczowe z projektowanego ciągu pieszo-rowerowego odprowadzone zostaną w kierunku jezdni.

5.6. ZIELEŃ

Po zakończeniu robót drogowych, skarpy wykonane wzdłuż ścieżki, należy obsypać humusem o grubości 5 cm, obsiać trawą i zawałować.

5.7. ORGANIZACJA RUCHU

Docelowa organizacja ruchu została opracowana w ramach zadania i załączona jako osobna dokumentacja.

5.8. ROBOTY ZIEMNE

Roboty drogowe i z tym związane roboty ziemne (płytkie zagłębienie pod część konstrukcyjną ścieżki rowerowej) nie będą miały ujemnego wpływu na stan wegetacji roślinności niskiej i wysokiej na etapie budowy i po zakończeniu robót.