

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego budowy chodnika z miejscami parkingowymi oraz budowa zatoki i zagospodarowania terenu w centrum miejscowości Dywity.

1. Podstawa opracowania.

Podstawę opracowania stanowi umowa zawarta pomiędzy Gminą Dywity z siedzibą w Dywitach przy ulicy Olsztyńskiej 32, a Usługi Projektowe – Koper Zbigniew z siedzibą w Olsztynie przy ulicy Pstrowskiego 18/7.

2. Materiały wyjściowe.

- 2.1. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500.
- 2.2. Pomiary uzupełniające.
- 2.3. Dokumentacja geotechniczna
- 2.4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999r – poz.430).

3. Stan istniejący.

Teren zlokalizowany jest przy ulicy Spółdzielczej, która leży w ciągu drogi powiatowej nr 1430N Dywity – Różnowo – Barczewo. Nawierzchnia na pętli wykonana jest z masy mineralno-asfaltowej, na której występują koleiny i liczne ubytki. Nawierzchnia obramowana jest krawężnikiem betonowym typu lekkiego. W obrębie wiaty i miejsca zatrzymania autobusów znajduje się peron, wykonany jest z kostki betonowej. Szerokość pętli 8,0m, chodnika 2,0m. Wewnątrz pętli (wewnętrznego promienia do zawracania) znajduje się zieleniec. Organizacja ruchu na pętli jednokierunkowa. Wody opadowe z terenu pętli odprowadzane są poprzez system kanalizacji deszczowej. Wody opadowe nie spływają na ulicę Spółdzielczą. Na terenie objętym opracowaniem znajdują się urządzenia obce: kable i linie energetyczne, kanalizacja deszczowa, przy granicy działki przebiega gazociąg.

Na podstawie opinii geotechnicznej w podłożu poniżej warstwy gleby oraz nasypów zalegają grunty o jednolitej genezie różniące się litologią oraz parametrami geotechnicznymi. Występują gliny piaszczyste w stanie plastycznym i twardoplastycznym, oraz piaski średnie w stanie średnio zagęszczonym. Warunki wodne dobre.

4. Stan projektowany.

4.1. Podstawowe parametry do projektowania.

Podstawowe parametry do projektowania.

- podłoże G2
- droga powiatowa o kategorii ruchu KR2
- szerokość nawierzchni drogi manewrowej głównej pętli 6,0m.



Fot. nr1. Wyjazd z pętli autobusowej na drogę powiatową, ul. Spółdzielcza.



Fot. nr 2 Wjazd na pętlę autobusową z ul. Spółdzielczej (z lewej strony ulica Spółdzielcza)

- droga manewrowa wyjazd z pętli szer. 5,0m (jednokierunkowa)
- miejsce postoju autobusu 3,0x20,0m
- wymiary miejsc postojowych dla samochodów osobowych 2,5x4,5m
- droga manewrowa w obrębie miejsc postojowych 5,0m.
- szerokość peronu 2,5m
- szerokość chodników przy pętli 2,0m
- szerokość opasek przy miejscach postojowych 1,0m

4.2. Geometria pozioma

Geometria pozioma pętli wpasowana została do działki nr 668/11, na której znajduje się istniejące miejsce przystankowe autobusów. Wjazd na pętlę pozostaje bez zmian, wyjazd ulega niewielkim korektom. Promienie skrętów zgodne są z normatywem. Wjazd na pętlę z ulicy Spółdzielczej zaprojektowano pod kątem prostym, wyjazd pod kątem 58 stopni. Długość linii zatrzymania wynosi 20m i wyróżniona jest od drogi manewrowej kolorem czerwonym. Przy pętli wewnątrz promienia skrętu zaprojektowano miejsca postojowe dla samochodów osobowych w ilości 18 sztuk. Układ miejsc postojowych, prostopadły do drogi manewrowej.

Dane do wytyczenia całego opracowania przedstawiono na planie sytuacyjnym, schemacie tyczenia.

4.3. Profil podłużny

Nadane spadki nawierzchni pętli autobusowej, miejsc postojowych, dróg manewrowych i chodników zapewniają grawitacyjny spływ wód opadowych. Wody opadowe sprowadzone zostaną do istniejących wpustów ściekowych, które należy wyregulować w pionie. Pochylenie podłużne i poprzeczne placu nie przekracza 2 %. Na wjazdach zachowano istniejące pochylenie nawierzchni.

4.4. Przekrój normalny

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni na pętli autobusowej i dróg manewrowych głównych:.

- warstwa ścieralna – kostka betonowa grubości 8 cm,
- podbudowa zasadnicza z chudego betonu, grubość warstwy 20 cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem o $R_m=2,5\text{MPa}$, grubość warstwy 12cm
- warstwa odcinająca z kruszywa o wskaźniku wodoprzepuszczalności $k> 8\text{m}/24\text{h}$. grubości 15 cm,

Konstrukcja nawierzchni na miejscach postojowych i przyległej drodze manewrowej:

- warstwa ścieralna – kostka betonowa grubości 8 cm,
- podbudowa zasadnicza z chudego betonu, grubość warstwy 15 cm,
- warstwa odcinająca z kruszywa o wskaźniku wodoprzepuszczalności $k> 8\text{m}/24\text{h}$. grubości 15 cm,

Obramowanie jezdni krawężnikiem betonowym typu lekkiego na ławie betonowej z oporem.

Konstrukcja nawierzchni na chodnikach:

- warstwa ścieralna – kostka betonowa grubości 6 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem o $R_m=2,5\text{MPa}$, grubości 10 cm.
- warstwa odcinająca z kruszywa o wskaźniku wodoprzepuszczalności $k> 8\text{m}/24\text{h}$, grubości 10 cm,

4.5. Roboty wykończeniowe

Przyległy teren należy wyrównać, rozplantować humus i obsiać mieszanką traw.

4.6. Urządzenia obce.

Zabezpieczeniu podlegają urządzenia energetyczne, kolizje należy przebudować zgodnie z projektem branży energetycznej.

5. Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu

5.1. Stan istniejący.

Organizacja ruchu w obrębie przystanku autobusowego jest jednokierunkowa. Wjazd na pętlę (od strony cmentarza) jest dwukierunkowy umożliwiając również wjazd i wyjazd pojazdów obsługujących zaplecze sklepów znajdujących się za pętlą. Włączenie się do ruchu (wyjazd na ulicę Spółdzielczą) autobusów następuje z drugiego zjazdu, który oznakowano znakiem A-7. Wjazd na pętlę i zaplecze punktów usługowych usytuowany jest pod kątem prostym do drogi powiatowej, włączenie się do ruchu autobusów następuje pod kątem 60 stopni.

5.2. Stan projektowany.

Projektowany układ drogowy zostanie podobny do istniejącego, zjazd i włączenie do drogi powiatowej następować będzie w dwóch miejscach. Nie zmieniona zostanie również organizacja ruchu na zjeździe przy cmentarzu jak i wyjazd autobusów.

Wewnątrz pętli autobusowej zaprojektowano miejsca postojowe dla samochodów osobowych. Postój pojazdów usytuowano pod kątem prostym do drogi manewrowej, po obu stronach.

Na czas robót wykonawca opracuje i uzgodni schemat oznakowania.

Na planie sytuacyjnym – oznakowanie, przedstawiono organizację ruchu na pętli autobusowej.

Opracował

Zb. Koper

