

OPIS TECHNICZNY

Modernizacja nawierzchni jezdni i chodników w ciągu drogi
powiatowej 1775Z od skrzyżowania z drogą nr 1716Z
do skrzyżowania z drogą nr 1714Z
w miejscowości Strzebielewo

Inwestor:

Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie
ul. Bydgoska 13/15
73-110 Stargard

1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi powiatowej nr 1775Z od skrzyżowania z drogą nr 1716Z do skrzyżowania z drogą nr 1714Z w miejscowości Strzebielewo.

Inwestorem jest Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie.

Teren inwestycji leży na terenie zabudowanym m. Strzebielewo oraz na terenie niezabudowanym za tą miejscowością, w granicach administracyjnych gminy Dolice, powiat stargardzki.

Planowana inwestycja realizowana będzie na obszarze działek o nr 73/2 i 73/3 obręb Strzebielewo będącymi pasami drogowymi dróg powiatowych.

Inwestycja dotyczy odcinka drogi powiatowej o długości ok. 890 mb.

Zakres robót obejmuje:

- przebudowę nawierzchni drogi powiatowej nr 1775Z polegającą na ułożeniu nakładki bitumicznej na istniejącej nawierzchni na długości 890 mb,
- przebrukowanie istniejących zjazdów i chodników z kostki betonowej wynikających z nowej niwelety jezdni.

2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Droga powiatowa nr 1775Z na odcinku objętej inwestycją stanowi drogę jednojezdniową dwupasową szerokości ok. 5,5 m. Jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną, na przeważającej długości znacznie zniszczoną. (bardzo liczne wysadziny i spękania). Odwodnienie przebiega powierzchniowo, poprzez spływ wód opadowych na pobocza.

Trasa w zakresie przebudowywanej drogi powiatowej przebiega do km 0+400 przez teren zabudowany miejscowości Strzebielewo. Od km 0+400 do końca opracowania (skrzyżowania z drogą powiatową nr 1716Z) droga przebiega poza terenem zabudowanym wzdłuż gruntów ornych. Przedmiotowy odcinek opracowania w całości przebiega przez tereny płaskie.

W obszarze zabudowanym miejscowości Strzebielewo, występuje jednostronny chodnik - zlokalizowany po lewej stronie.

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1 Trasa w Planie

Celem przebudowy drogi powiatowej nr 1775Z jest poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, poprawa komfortu jazdy i zmniejszenie emisji hałasu.

W ramach zakresu inwestycji planuje się wykonać:

- przebudowę nawierzchni jezdni DP1775Z polegającą na frezowaniu istniejących warstw bitumicznych drogi, a następnie wykonanie nowych warstw bitumicznych szerokości 5,5m o długości 890 mb,
- wyniesienie jezdni w km 0+319,50÷0+328,50 o nawierzchni z brukowca w celu spowolnienia wjazdu do miejscowości,
- korekty wysokościowe (przebrukowanie) istniejących zjazdów i chodników z kostki betonowej w lokalizacjach tego wymagających, wynikających z nowej niwelety jezdni,
- wykonanie nowego peronu przystankowego w km 0+121÷0+136 (strona lewa),
- wykonanie umocnień poboczy szerokości 1,0m z uzyskanego podczas frezowania destruktu bitumicznego.

W celu uspokojenia istniejącego ruchu (poprawie bezpieczeństwa) zaprojektowano wyniesienie jezdni drogi powiatowej o nawierzchni z kostki brukowcowej, pochodzącej z rozbiórki istniejącej podbudowy w tym miejscu. Zlokalizowanego je w km 0+319,50÷0+328,50, w pobliżu istniejącego boiska sportowego. Wysokość wyniesienia wynosi 10 cm względem projektowanej nawierzchni, rampy najazdowe z obu stron mają długość 2 m.

Projektowane odwodnienie jezdni będzie zachowane zgodnie ze stanem istniejącym - poprzez spływ wody na pobocza i tereny zielone pasa drogowego.

Szczegółowe lokalizacje elementów projektowanego zagospodarowania infrastruktury drogowej pokazano na rys. 2 „Plan Zagospodarowania Terenu”.

3.2 Trasa w Przekroju Poprzecznym

Ze względu na istniejący chodnik po lewej stronie na obszarze miejscowości Strzebielewo, jezdnię drogi powiatowej do km 0+500 zaprojektowano ze spadkiem 2% jednostronnym prawym. Od km 0+610 jezdnia posiada pochylenie obustronne, daszkowe 2%.

Zaprojektowano konstrukcję jezdni DP polegającą na frezowaniu istniejącej nawierzchni na grubość 4cm, a następnie wykonaniu nowych warstw:

- bitumicznej ścieralnej z AC11S gr. 4cm,
- siatki w włókien szklanych o wytrzyma. min. 100 kN/m,
- bitumicznej wyrównawczej z AC16W gr. min. 5cm.

Taką samą konstrukcję nawierzchni należy ułożyć na skrzyżowaniu z drogą powiatową do Barnima w km 0+059 (str. P).

W kilometrze 0+319,50÷0+328,50 zaprojektowano wyniesienie jezdni o konstrukcji:

- kostka brukowcowa pochodząca z rozbiórki istniejącej podbudowy,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 gr. 20 cm.

Wyniesienie wynoszące 10 cm względem projektowanej nawierzchni, od strony nawierzchni bitumicznej należy obramować krawężnikiem wtopionym 12x25 cm. Rampę najazdową należy kształtować na długości 2,0 m.

Zjazdy bitumiczne w km 0+429 (str. L) oraz 0+542 (str. P) należy wykonać w nowej konstrukcji nawierzchni:

- warstwa ścieralna z AC11S gr. 4cm,

- warstwa wiążąca z AC16W gr. 5cm (masa jak dla w-wy wyrównawczej)
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 gr. 20 cm.

W wybranych lokalizacjach należy wykonać korekty wysokościowe istniejących zjazdów i chodników z kostki betonowej. W tym celu należy przełożyć istniejącą kostkę betonową, na podsypce cementowo-piaskowej min. gr. 5 cm. W przypadku lokalizacji nawierzchni chodnika w nowych lokalizacjach (peron przystankowy) należy zastosować następującą konstrukcję:

- kostka betonowa gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5 cm,
- podbudowa z pospółki gr. 10 cm.

Do celów kosztorysowych przyjęto, że materiał pochodzący z rozbiórki zjazdów i chodników wraz z ich obramowaniami nie będzie w 100% do wykorzystania przy odtworzeniu tych nawierzchni. Potrzebne będzie częściowe uzupełnienie rozebranych elementów nowym materiałem.

Chodnik należy obramowywać obrzeżami betonowymi 30x8 cm posadowionymi na ławie betonowej C12/15 z oporem.

Jezdnię od strony projektowanego chodnika/peronu przystankowego należy obramować krawężnikiem betonowym ulicznym 15x30cm, posadowionym na ławie betonowej C12/15 z oporem. Zjazdy od strony jezdni należy obramować krawężnikami najazdowymi o wym. 15x22 cm i świetle 2 cm, na ławie betonowej C12/15 z oporem. Od pozostałych stron należy zastosować opornik betonowy (wtopiony) o wym. 12x25 cm, posadowiony na ławie betonowej C12/15.

Pobocza w lokalizacjach w których nie występuje chodnik, należy umocnić na szerokości 1,0m destruktem bitumicznym o gr. warstwy 10cm. Destrukt uzyskany będzie podczas frezowania nawierzchni drogi powiatowej. Należy warstwie nadać pochylenie poprzeczne wynoszące 8%. Na pozostałej szerokości pobocza drogi należy sprofilować teren i następnie ułożyć warstwę humusu gr. 5cm z obsianiem trawą. Nadmiar destruktu niewykorzystanego do umocnienia poboczy należy złożyć w pasie drogowym w miejscu wskazanym przez Inwestora.

Szczegółowe przekroje konstrukcyjne przedstawiono na Rys.3 „Przekroje Konstrukcyjne”.

4. POZOSTAŁE INFORMACJE

Przez drogę powiatową przechodzą poprzecznie następujące sieci uzbrojenia terenu:

- kanalizacja sanitarna,
- sieć teletechniczna
- sieć wodociągowa
- sieć gazowa niskiego i średniego ciśnienia
- sieć gazowa wysokiego ciśnienia (patrz uzgodnienie Gaz-System)

W pasie drogowym przebiegają wzdłuż drogi powiatowej następujące sieci uzbrojenia terenu:

- kanalizacja sanitarna,
- sieć teletechniczna,
- sieć wodociągowa,
- sieć energetyczna NN napowietrzna (na terenie zabudowanym),

- sieć energetyczna NN doziemna (poza terenem zabudowanym),
- sieć gazowa niskiego i średniego ciśnienia

Roboty w pobliżu czynnego gazociągu średniego ciśnienia należy przeprowadzać z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Roboty w strefach ochronnych przechodzącego poprzecznie gazociągu wysokiego ciśnienia (pokazanego na planie sytuacyjnym) należy prowadzić zgodnie z zapisami uzgodnienia Gaz-Systemu (uzgodnienie w zał.).

Istniejące włązy studni kanalizacyjnych należy wyregulować do poziomu nawierzchni drogi lub pobocza.

5. OCHRONA ŚRODOWISKA

Zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2010 Nr 213 poz. 1397 z późniejszymi zmianami) planowana inwestycja, polegająca na budowie drogi gminnej długości 890mb stanowi przedsięwzięcie, które nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport o oddziaływaniu na środowisko sporządza się fakultatywnie.

W rejonie inwestycji nie występują gatunki roślin objęte ochroną w rozumieniu przepisów prawa ochrony środowiska w zakresie ochrony świata roślinnego.

Inwestycja nie wymaga wycinki drzew i krzewów. Drzewa i krzewy pozostające w sąsiedztwie z planowaną inwestycją należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem.

Podczas całego cyklu budowy należy bezwzględnie przestrzegać następujących zasad:

- niedopuszczalne jest bezpośrednie uszkodzanie drzew – bez względu na rodzaj i przyczynę,
- niedopuszczalne jest składowanie na placu budowy, a szczególnie na powierzchni wyznaczonej rzutem koron drzew, niezabezpieczonych przed przedostawaniem się do gruntu materiałów zmieniających chemizm gleby (np. sole, impregnaty, rozpuszczalniki, paliwa, oleje, wapno, cement, gips, itp.) oraz składowanie, rozsypywanie lub wylanie do gruntu odpadów, ścieków itp. środków niszczących lub pogarszających drzewom warunki życia,
- niedopuszczalne jest składowanie w okresie wegetacji dłużej niż 1 miesiąc materiałów ograniczających wymianę powietrza glebowego w strefie korzeniowej drzew (np. składowisk ziemi z wykopów, piasku, żwiru itp.).
- niedopuszczalne jest palenie ognisk pod drzewami, w celu np. palenia odpadów pobudowlanych.
- niedopuszczalne jest poruszanie się pojazdów zagęszczających glebę pod drzewami oraz obrywających systemy korzeniowe.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych wszystkie wytworzone odpady należą do grupy 17 zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27.09.2001r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. nr 112, poz. 1206) – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz drogowych.

Odpady w trakcie budowy w miarę możliwości powinny zostać wykorzystane. Gleba (o ile nie będzie zanieczyszczona) może zostać wykorzystana do utworzenia ponownie warstwy próchnicznej po wykonaniu prac budowlanych.

Gospodarka odpadami, powstającymi zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi powinna odbywać się zgodnie z Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz. 628 z późniejszymi zmianami). Zgodnie z wymaganiami Ustawy o odpadach wytwarzający odpady powinien na 30 dni przed rozpoczęciem działalności powodującej

powstawanie odpadów przedłożyć właściwemu organowi informację o wytwarzanych odpadach oraz sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami, jeżeli wytwarza odpady niebezpieczne w ilości do 0,1 Mg rocznie albo powyżej 5 Mg rocznie odpadów innych niż niebezpieczne.

Opracował

mgr inż. Marcin Rybakiewicz