

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa drogi wewnętrznej w obrębie
Wierzbica, gm. Myślibórz
działka nr 375

I. Podstawa opracowania.

1. Zlecenie inwestora,
2. Mapa w wersji rastrowej.
3. Wizja lokalna.

II. Stan istniejący, położenie terenu.

W miejscu przedmiotowej inwestycji zlokalizowana jest droga wewnętrzna, obręb Wierzbica, gmina Myślibórz. Droga w całości objętej opracowaniem znajduje się na działce nr 375. Istniejąca jezdnia posiada nawierzchnię żwirową o zmiennej szerokości. Planowane zamierzenie inwestycyjne znajduje się na odcinku prostym. Granica pasa drogowego wynosi około 6m.

Brak istniejącego oświetlenia drogowego w obrębie planowanej inwestycji. W obrębie drogi wewnętrznej występują tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Projektowana przebudowa znajduje się na obszarze niezabudowanym. Obowiązująca prędkość ograniczona do 90 km/h (obszar niezabudowany).

Najbliższe formy ochrony przyrody w obrębie przebudowy:

- REZERWATY - Długogóry 9.04 km.
- PARKI KRAJOBRAZOWE - Barlinecki Park Krajobrazowy - otulina 12.87 km.
- PARKI NARODOWE - Park Narodowy Ujście Warty 26.46 km.
- OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU - B (Myślibórz) w obszarze
- ZESPOŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE - Rurzyca 15.15 km.
- NATURA 2000 OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY - Ostoja Witnicko-Dębniańska PLB320015 5.93 km.
- NATURA 2000 SPECJALNE OBSZARY OCHRONY - Pojezierze Myśliborskie PLH320014 4.45 km.

Teren inwestycji nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie jest objęty ochroną konserwatorską. Powyższe działanie inwestycyjne znajduje się w obszarze formy ochrony przyrody, tj. Obszar Chronionego Krajobrazu "B" Myślibórz lecz nie wpływa na niego negatywnie. W trakcie prac oraz po zakończeniu robót drogowych na obszar nie będą oddziaływały czynniki szkodliwe oraz zagrażające jego stanowi.

Po stronie proj. przebudowy w pasie drogowym zlokalizowana jest przy sieć elektroenergetyczna oraz wodociągowa i teletechniczna. Brak kolizji wysokościowych z planowaną inwestycją – niweleta przebudowywanej drogi po istniejącym terenie.

Wody opadowe z istniejącej drogi są odprowadzane są poprzez powierzchniowy spływ wody w okalający teren pasa drogowego.

III. Opis projektu.

1. Zakres opracowania, zjazd w planie.

Niniejsze opracowanie obejmuje wykonanie projektu przebudowy istniejącej drogi wewnętrznej wraz z istniejącymi zjazdami na długości 230m w obrębie działki pasa drogowego nr ew. 375.

Przewidziano wykonanie utwardzenia powierzchni drogi płytami betonowymi ażurowymi o wymiarach gr. 8 cm na podsypce z gysu. Docelowa projektowana szerokość drogi to 4,6m związana jest z modułowymi wymiarami płyt betonowych. Obramowanie drogi wtopionym opornikiem betonowym 12x25cm, wykonanym na ławie betonowej z oporem. Zjazdy do pobliskich posesji należy wykonać z kostki betonowej oraz obramować w jednakowy sposób jak drogę.

Za krawędzią jezdni należy wykonać pobocze z kruszywa naturalnego, gr. 10 cm. Szerokość pobocza od strony drogi 0,75m.

2. Przekrój - konstrukcja.

Nawierzchnię jezdni drogi zaprojektowano z betonowych płyt ażurowych. Nawierzchnię jezdni zjazdów zaprojektowano z betonowej kostki brukowej. Poszczególne warstwy konstrukcji jezdni przedstawiają się następująco:

Konstrukcja proj. zjazdów:

- podbudowa pomocnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego CNR, stabilizowana mechanicznie, gr. 10 cm,
- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C_{90/3}, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, gr. 20 cm,
- kostka brukowa betonowa grubości 8 cm, układana na podsypce cementowo-piaskowej grubości 3-5 cm.

Konstrukcja proj. drogi:

- podbudowa pomocnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego CNR, stabilizowana mechanicznie, gr. 10 cm,
- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C_{90/3}, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, gr. 20 cm,
- płyta betonowa ażurowa grubości 8 cm, układana na podsypce gysu łamanego 2/5 mm grubości 3-5 cm.

Maksymalny wskaźnik odkształcenia podłoża oraz podbudowy zasadniczej I_o nie powinien przekroczyć 2,2. W przypadku stwierdzenia po wykonaniu koryta nośności podłoża poniżej 80 MPa po dogęszczeniu należy zwrócić się do nadzoru autorskiego w celu przeanalizowania konieczności i możliwości wzmocnienia podłoża.

Podstawowy spadek poprzeczny drogi daszkowy 2%. Spadek podłużny dopasowany do istniejącego terenu. Spadek podłużny na zjazdach max. 5,0%.

Wody opadowe w obrębie drogi odprowadzane będą poprzez powierzchniowy spływ wody w przylegający teren w pasie drogowym.

Podłoże i warstwy konstrukcyjne zjazdu/drogi zagęścić płytą wibracyjną przy optymalnej wilgotności. Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z normą PN-S-02205. Roboty ziemne do-

tyczą wykonania wykopów i nasypów związanych z przygotowaniem koryta pod konstrukcję nowej nawierzchni drogi/zjazdu.

4. Infrastruktura podziemna.

Brak kolizji wysokościowych planowanej inwestycji z siecią elektryczną, teletechniczną oraz wodociągową. Niweleta drogi po i ponad istniejącym terenem.

Wszelkie prace prowadzić po zgłoszeniu zamiaru rozpoczęcia robót właścicielom sieci. Przed rozpoczęciem robót związanych z korytowaniem wykonać ręcznie przekopy próbne, w momencie stwierdzenia nienormatywnego przykrycia kabla lub natrafienia na niezinwentaryzowane sieci podziemne przerwać wszelkie prace oraz powiadomić właściciela danej sieci w celu uzgodnienia dalszego sposobu prowadzenia robót.

Opracował
mgr inż. Maciej Tarko