

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. OPIS TECHNICZNY.

- 1.1. Podstawa opracowania.
- 1.2. Cel opracowania.
- 1.3. Zakres opracowania.
- 1.4. Opis stanu istniejącego.
 - 1.4.1 Praca w sąsiedztwie urządzeń obcych.
- 1.5. Rozwiązania projektowe.
- 1.6. Ochrona środowiska.
- 1.7. Organizacja ruchu.

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 2.1. Plan orientacyjny.
- 2.2. Plan sytuacyjno – wysokościowy przekrój normalny rys. nr 1,

1 OPIS TECHNICZNY

BRANŻA DROGOWA

1.1 Podstawa opracowania

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z dnia 10 lipca 2003);
- 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);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – Dz. U. nr 120 z dnia 10 lipca 2003 r., poz. 1126
- Mapa zarejestrowana w Starostwie Powiatowym w Gorzowie Wlkp. w skali 1:500.
- Badania
- Wizja lokalna

1.2 Cel opracowania

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie zakresu rzeczowego przeznaczonego do remontu skrzyżowania dróg powiatowych nr 1403F i 1365F obr. Płomykowo g. Santok. Obiekt zlokalizowany jest na dz. nr 17/2, 32/2, 40 - obr. Płomykowo gmina Santok. Planowany remont jest inwestycją liniową i zakłada remont skrzyżowania wraz z wlotami w pasie techniczny drogi powiatowej.

1.3 Zakres opracowania

W zakresie opracowania przewidziano wykonanie robót drogowych w zakresie:

- ujednolicenia nawierzchni oraz szerokości związanych z wykonaniem remontu istniejącej nawierzchni asfaltowej drogi powiatowej,
- remont podbudowy,
- profilowanie pobocza.

1.4 Opis stanu istniejącego

Planowana droga do remontu znajduje się na terenie gminy Santok obr. Płomykowo. Istniejąca jezdnia posiada nawierzchnię zdegradowaną z licznymi nierównościami poprzecznymi (szczególnie przy krawędzi) i podłużnymi, przełomami, zaniżeniami, ubytkami. Szerokość jezdni jest zmienna i wynosi ok. 5,5 m.

1.4.1 Praca w sąsiedztwie urządzeń obcych

Nie dotyczy. Ze względu na przyjętą technologię oraz na zmianę niwelety drogi tj. podniesienie o warstwy bitumiczne nie przewiduje się żadnej ingerencji w istniejącą sieć.

1.5 Rozwiązania projektowe

Powierzchnia remontowanego odcinka: 740m²

Przekrój poprzeczny: szer. 5,5m w rejonie skrzyżowania pochylenie jednostronne (2%), przejście w daszkowe (2%) za pomocą prostych przejściowych o długości 20 m i 25 m.

Szerokość poboczy 2x1,0 m pochylenie poprzeczne 6-8%

Nawierzchnia asfaltowa:

- warstwa ścieralna - AC11S 50/70 – gr. 5 cm,
- warstwa wiążąca AC16W 50/70 – gr. 7 cm,
- odbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego pochodzenia skalnego 0/32 stabilizowanego mechanicznie - gr. 22 cm,
- warstwa gruntu stabilizowanego cementem C1,5/2,0 - gr. 15cm

Zakres projektowanych robót nie ingeruje w działki sąsiednie.

Odwodnienie - Wody deszczowe z terenu inwestycji odprowadzane będą powierzchniowo, za pomocą pochyłeń podłużnych i poprzecznych istniejących, nie wprowadza zmian w stanie istniejącym. Obecnie wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo w tereny zielone i zagospodarowane w obrębie pasa drogowego.

Przekrój konstrukcyjny jezdni:

- warstwa ścieralna - AC11S 50/70 – gr. 5 cm,
- warstwa wiążąca AC16W 50/70 – gr. 7 cm,
- odbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego pochodzenia skalnego 0/32 stabilizowanego mechanicznie - gr. 22 cm,
- warstwa gruntu stabilizowanego cementem C1,5/2,0 - gr. 15cm

Teren objęty zakresem rzeczowym nie jest objęty ochroną konserwatorską, natomiast podczas prowadzenia robót budowlanych w razie ujawnienia przedmiotu posiadającego cechy zabytku należy niezwłocznie powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i dalsze prace prowadzić w uzgodnieniu z nim.

W przypadku dokonania odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt, należy powiadomić niezwłocznie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, a jeżeli nie jest to możliwe Wójta Gminy Santok.

1.6 Ochrona środowiska

Wody opadowe odprowadzone zostają powierzchniowo poprzez istniejące spadki podłużne i poprzeczne w tereny zielone w zakresie pasa drogowego.

Nawierzchnie zaprojektowano z materiałów niepowodujących degradacji środowiska.

Odpady będą stanowiły materiały uszkodzone w czasie transportu lub budowy, które zebrane w pojemniki na placu budowy należy wywieźć na wysypisko i zutylizować.

Roboty wykonywane będą w godzinach dziennych. Sprzęt do wykonywania robót powinien spełniać dopuszczalne normy hałasu i wibracji.

W aspekcie ochrony środowiska przebudowa drogi ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego oraz zabezpieczenie nawierzchni przed dalszą degradacją.

Planowana inwestycja nie jest na obszarze objętym ochroną na podstawie przepisów o ochronie przyrody tzn. nie leży na obszarze parku narodowego ani jego otuliny, nie leży na obszarze Natura 2000 ani na obszarze Krajobrazu Chronionego.

1.7 Organizacja ruchu

Nie dotyczy.

Opracował:

mgr inż. Paweł Tokarczuk