

Spis treści

1.Przedmiot opracowania:.....	2
2.Podstawa opracowania:.....	2
3.Stan istniejący:.....	2
4.Warunki gruntowo-wodne.....	3
5.Stan projektowany.....	3
6.Wpływ inwestycji na środowisko.....	5
7.Formy ochrony prawnej.....	6
8.Obszar oddziaływania inwestycji.....	6
9.Warunki prowadzenia robót budowlanych w ramach inwestycji.....	6
INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA	

Spis rysunków

rys. nr 1.	Plan orientacyjny
rys. nr 2.	Projekt Zagospodarowania Terenu
rys. nr 3.	Profil podłużny ul. Świbskiej
rys. nr 4.	Przekroje normalne ul. Świbskiej
rys. nr 5.	Przekroje konstrukcji zjazdów
rys. nr 6.	Umocnienie skarpy rowu

OPIS TECHNICZNY

dla projektu przebudowy

ul. Świbskiej w Kotulinie

1. Przedmiot opracowania:

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu przebudowy ul. Świbskiej w Kotulinie.

2. Podstawa opracowania:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, 2012 r. GDDKiA
- Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy Toszek,
- Mapa do celów projektowych,
- normy państwowe i branżowe,
- aktualnie obowiązujące akty prawne,
- Inwentaryzacja istniejącej drogi oraz jej otoczenia.

3. Stan istniejący:

Przewidziana do przebudowy ul. Świbska znajduje się w mieście Kotulin, na terenie zabudowanym. Odchodzi ona od skrzyżowania ul. Gliwickiej i Kolejowej, stanowiąc dojazd do budynków mieszkalnych jednorodzinnych oraz pól uprawnych.

Posiada ona nawierzchnię bitumiczną na długości 823 m i na tej długości przewidziana jest jej przebudowa.

Na terenie objętym niniejszym opracowaniem przebiegają następujące urządzenia techniczne, stanowiące uzbrojenie terenu:

- sieć wodociągowa,
- doziemna sieć teletechniczna,
- napowietrzna sieć teletechniczna,
- napowietrzna sieć elektroenergetyczna,
- kanalizacja deszczowa (w sąsiedztwie zakresu robót – ul. Kolejowa).

Wzdłuż prawej krawędzi pasa drogowego rosną drzewa stanowiące, według miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, starodrzew jednostronnego obsadzenia ul. Świbskiej będący pod ochroną, dlatego podczas prowadzenia prac w ich sąsiedztwie należy zachować szczególną ostrożność.

Nawierzchnia Ul. Świbskiej jest w znacznym stopniu zdegradowana. Droga posiada jezdnię o szerokości ok. 3,5 m oraz gruntowe pobocze po stronie lewej używane jako ciąg pieszy.

Na skrzyżowaniu z ul. Gliwicką i Kolejową znajduje się znak B-20 „Stop” a w hm 4+08 A-17 „Uwaga dzieci”. W zakresie przebudowy nie ma oznakowania poziomego – zakres ustalono zgodnie z warunkami Zarządu Dróg Powiatowych w Gliwicach do istniejącego na ul. Kolejowej przejścia dla pieszych, pozostawiając je poza zakresem opracowania.

Na terenie działek stanowiących teren inwestycji nie występują obiekty budowlane wpisane do rejestru zabytków.

4. Stan projektowany

Zgodnie z wytycznymi Inwestora, z powodu niedostatecznej szerokości pasa drogowego, braku ekonomicznego uzasadnienia dla jego poszerzenia (bardzo mały ruch) oraz istniejącego, chronionego obsadzenia zaprojektowano ul. Świbską jako jednopasową o szerokości 3,50 m. Co ok. 200 m wykształcono mijanki, aby umożliwić płynny ruch pojazdów, a zarazem pozostawić istniejący wzdłuż drogi ciąg pieszy.

1. Parametry techniczne

Przyjęto następujące parametry techniczne drogi:

- prędkość projektowa – 30 km/h ,
- szerokość jezdni – 3,50 m,
- szerokość jezdni z mijankami – 5,50 m
- nachylenie skarp – do 1:1,5,
- szerokość zjazdów – 3,50 m.

2. Zakres projektowanych robót:

- sfrezowanie istniejącej warstwy ścieralnej,
- umocnienie nawierzchni istniejącego ciągu pieszego,
- wykonanie mijanek i nawierzchni ciągu pieszego,
- wykonanie warstwy wyrównawczej i nowej warstwy ścieralnej na jezdni,
- wykonanie ścieku przykrawężnikowego,
- wykonanie nowej nawierzchni pobocza z kruszywa,
- wymiana nawierzchni zjazdów.

Zakres robót przewidzianych do wykonania zachowuje istniejący układ komunikacyjny i nie zmienia zagospodarowania terenu oraz zachowuje dotychczasową dostępność do terenu objętego opracowaniem i terenów sąsiednich.

3. Przebieg drogi w planie

Przebieg drogi dopasowano do istniejącego kształtu pasa drogowego. Zastosowano w tym celu dwa odcinki proste oraz łuk prawy w hm 4+26 o promieniu 140 m.

Na skrzyżowaniu z ul. Gliwicką, Kolejową zastosowano pierwszą mijankę celem zapewnienia płynności ruchu na skrzyżowaniu. Przy skrzyżowaniu tym zaprojektowano również nowe przejście dla pieszych, aby połączyć istniejący ciąg pieszy z istniejącym przejściem dla pieszych przez ul. Kolejową.

Zakres przebudowy kończy się w hm 8+22,59, w miejscu istniejącego zakończenia nawierzchni bitumicznej.

4. Rozwiązania wysokościowe

W obrębie skrzyżowania z ul. Gliwicką przewidziano frezowanie zdegradowanej nawierzchni ul. Świbskiej i ułożenie nowej nawierzchni na istniejących rzędnych.

W ciągu ul. Świbskiej przewidziano frezowanie na gr. śr. 4 cm, ułożenie warstwy wiążącej gr. śr. 4 cm oraz warstwy ścieralnej gr. 4 cm. Frezowanie i warstwa wyrównawcza, oprócz wzmocnienia istniejącej nawierzchni mają za zadanie wyrównanie spadków jak opisano wyżej.

5. Przekrój poprzeczny drogi

Na odcinku od skrzyżowania z ul. Gliwicką, Kolejową do hm 1+90 zaprojektowano jezdnię o przekroju daszkowym ze ściekiem przykrawężnikowym o głębokości 2 cm zlokalizowanym przy lewym krawężniku. Za krawężnikiem znajduje się chodnik, w którego ciągu zlokalizowano mijanki. Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z betonu asfaltowego na bitumicznej warstwie wyrównawczej. W miejscach, gdzie należy wykonać poszerzenia zaprojektowano natomiast warstwę wiążącą układaną razem z sąsiednim wyrównaniem oraz podbudowę z betonu asfaltowego gr. 6 cm, co daje razem konstrukcję zgodną z Katalogiem typowych nawierzchni – 4 cm w-wy ścieralnej i 10 cm podbudowy bitumicznej. Na odcinku od hm 2+05 zaprojektowano prawostronny spadek jezdni na całej jej szerokości.

Na całej długości jezdni obramowana będzie z prawej strony krawężnikiem betonowym o wysokości 12 cm, obniżonym w ciągu mijanek i zjazdów do 4 cm. Zmiany wysokości krawężnika należy wykonać na długości 2 m poza krawężnią mijanki lub zjazdu.

- a) Projektowana konstrukcja jezdni ul. Świbskiej oraz ul. Kolejowej:
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4 cm,
 - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W gr. śr. 4 cm,
 - istniejąca konstrukcja jezdni po frezowaniu.
- b) Projektowana konstrukcja poszerzeń jezdni ul. Świbskiej:
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4 cm,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W gr. 4 cm,
 - podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC16P gr. 6 cm.
 - istniejące podłoże należące do grupy nośności G1.
- c) Projektowana konstrukcja zjazdów do zabudowań oraz mijanek:
 - warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej czerwonej gr. 8 cm,
 - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm,
 - podbudowa z mieszanki mineralnej niezwiązanej stabilizowanej mechanicznie 0/31,5 gr. 15 cm,
 - istniejące podłoże należące do grupy nośności G1.
- d) Projektowana nawierzchnia chodników:
 - warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej szarej gr. 6 cm,
 - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 3 cm,
 - podbudowa z mieszanki mineralnej niezwiązanej stabilizowanej mechanicznie 0/31,5 gr. 10 cm,
 - istniejące podłoże należące do grupy nośności G1.
- e) Projektowana nawierzchnia poboczy:

- podbudowa z mieszanki mineralnej niezwiązanej stabilizowanej mechanicznie 0/31,5 gr. 10 cm,
- istniejące podłoże należące do grupy nośności G1.

6. Odwodnienie drogi

Odwodnienie drogi odbywać się będzie poprzez spadki poprzeczne nawierzchni sprowadzające wodę bezpośrednio na chłonne pobocze oraz, na odcinku od skrzyżowania z ul. Gliwicką do hm 1+90 do ścieku biegnącego przy lewej krawędzi jezdni. Ściek wprowadza wodę do istniejącego rowu drogowego biegnącego wzdłuż ul. Gliwickiej.

7. Oznakowanie drogi i organizacja ruchu

Przewidziano wymianę istniejących znaków B-20 oraz A-17 na nowe. Zaprojektowano nowe przejście dla pieszych w hm 0+22 oznakowane znakami poziomymi P-10 oraz dwoma znakami D-6.

8. Zieleń

Na terenach zielonych i skarpach zaprojektowano zahumusowanie terenu warstwą ziemi urodzajnej gr. 10 cm wraz z obsianiem terenu mieszankami traw. Skarpy przy ujściu ścieku do rowu należy umocnić betonowymi płytami ażurowymi 40x60x8 cm.

9. Zestawienie powierzchni elementów zagospodarowania terenu

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| – jezdnia bitumiczna | - 3 240 m ² , |
| – nawierzchnie z kostki betonowej | - 1 670 m ² , |
| – pobocza z kruszywa | - 373 m ² , |
| – zieleń | - 1 800 m ² . |

5. Wpływ inwestycji na środowisko

Inwestycja nieznacznie zwiększa powierzchnię utwardzoną, nie przyjmującą wody, jednak jest ona sprowadzana na trawiaste pobocze oraz do trawiastego rowu, dlatego nie będzie miała ona negatywnego wpływu na środowisko. Będzie miała za to pozytywny wpływ zarówno na warunki bytowe i bezpieczeństwo mieszkańców ul. Świbskiej.

6. Formy ochrony prawnej

W obrębie inwestycji nie znajdują się obiekty wpisane do rejestru zabytków ani stanowiska archeologiczne.

Po prawej stronie zaprojektowanej drogi, poza poboczem, znajdują się drzewa stanowiące, chroniony zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, starodrzew jednostronnego obsadzenie ul. Świbskiej.

W obrębie inwestycji nie ma ustanowionych form ochrony przyrody ani obszarów Natura 2000.

7. Obszar oddziaływania inwestycji

Inwestycja nie zmienia sposobu zagospodarowania działki, a więc nie ogranicza sposobu użytkowania działek sąsiednich.

8. Warunki prowadzenia robót budowlanych w ramach inwestycji

Ponieważ ul. Wodociągowa stanowi jedyny dojazd do pól i niektórych zabudowań przy niej leżących, Wykonawca zobowiązany jest prowadzić roboty tak, aby po zakończeniu każdej dziennej działki roboczej, udostępnić drogę do użytku mieszkańcom oraz właścicielom pól uprawnych. Wyjątkiem jest wykonanie warstwy gruntu stabilizowanego cementem, która ze względów technologicznych, przez pierwszy tydzień nie może być obciążana. W związku z powyższym, termin jej wykonania należy uzgodnić z mieszkańcami oraz właścicielami przyległych pól uprawnych tak, aby spowodować nim jak najmniejszą uciążliwość.

Opracował: