

PROJEKT WYKONAWCZY

Zadanie:

„Poprawa bezpieczeństwa pieszych w obszarze przystanków komunikacyjnych w miejscowości Grzybno”

Inwestor:



Powiat Gryfiński
ul. Sprzymierzonych 4,
74-100 Gryfino

Adres:

Dz. ewid. nr 12, 151 o. Grzybno

Branża: **DROGOWA**

Sprawdził/Projektował:

mgr inż. Mateusz Zdun, upr. bud. ZAP/0061/PWBD/21

inż. Ewa Poźniak

PODPIS

Szczecin, lipiec 2022

EGZ.....

Zawartość opracowania

1.	OPIS TECHNICZNY
1.1	Podstawa opracowania
1.2	Zakres i cel opracowania
1.3	Warunki przyjęte do projektowania
1.4	Opis stanu istniejącego
1.5	Stan projektowany.....
1.6	Projektowana droga w przekroju poprzecznym.....
1.7	Konstrukcja nawierzchni
1.8.	Geotechniczne warunki posadowienia
1.9	Odwodnienie
1.10	Ochrona środowiska i zabytków
1.11	Bezpieczeństwo użytkownika.....
2.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....
RYS. 1.	Plan orientacyjny (arkusz: 1, skala: 1:10 000).....
RYS. 2.	Plan sytuacyjno-wysokościowy (arkusz: 1, skala: 1:250).....
RYS. 3.	Przekroje normalne (arkusz: 1, skala: 1:50/20).....

1. OPIS TECHNICZNY

1.1. Podstawa opracowania

Postawą opracowania projektu jest:

- Umowa ze Zleceniodawcą;
- Aktualna mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- Ustalenia i uzgodnienia z Inwestorem oraz zarządcą ruchu;
- Wizja w terenie wykonana przez Projektanta.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach (Dz. U. z 09.09.2019 r. poz. 2311 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie Ministra transportu i gospodarki morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zmianami),
- Ustawa z dn. 20.06.1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie MTiGM oraz SWiA z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 z późn. zmianami).
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1997 r. (t.j. Dz. U. z 20221r. poz. 1376 z późn. zmianami).
- Rozporządzenie Ministra spraw wewnętrznych i administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 143 z późn. zmianami).
- Wzór ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze. (Dz. U. z 2008 r. nr 132, poz. 840 z późn. zmianami).

1.2. Zakres i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest poprawa bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu, która będzie realizowana wraz z remontem nawierzchni w m. Grzybno (powiat gryfiński, woj. Zachodniopomorskie). Celem inwestycji jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa, poprawa stanu nawierzchni, a także komfortu korzystania z poszczególnych nawierzchni.

Zakres opracowania zawiera się na dz. ewid. nr 12, 151 o. Grzybno.

Planowane przedsięwzięcie w ramach niniejszego opracowania zawiera:

- wytyczenie zaprojektowanych nawierzchni,
- rozbiórkę ist. nawierzchni jezdni, chodników oraz krawężników i obrzeży,
- wykonanie niezbędnych prac ziemnych – korytowanie,
- wyremontowanie konstrukcji nawierzchni (podbudowy) na przygotowanym podłożu – zgodnie z przyjętymi warstwami,
- posadowienie elementów prefabrykowanych ulic (krawężniki itp.),
- wykonanie nawierzchni jezdni, chodników i zjazdów,
- wykonanie przejść dla pieszych wraz z oznakowaniem.
- wymianę oraz regulację urządzeń obcych w wykonanych nawierzchniach,
- prace porządkowe i wykończeniowe, w tym humusowanie i obsianie mieszkanką traw,

1.3. Warunki przyjęte do projektowania

Projektowana klasa techniczna drogi: L – lokalna

Przyjęta kategoria ruchu: KR3-4

➤	Prędkość projektowa:	30 km/h
➤	Szerokość jezdni zmienna:	6,00-6,30 m
➤	Szerokość pasa ruchu	3,00-3,15 m
➤	Pochylenie poprzeczne jezdni:	2,00%,
➤	Szerokość chodnika:	min. 2,00 m,
➤	Pochylenie poprzeczne chodnika:	2,00%,

1.4. Opis stanu istniejącego

Opracowanie zawiera 2 osie. Początek pierwszej osi znajduje się przy przystanku w stronę Chojny, natomiast koniec opracowania znajduje przy budynku straży pożarnej. Początek drugiej osi znajduje się na skrzyżowaniu natomiast koniec za przejściem dla pieszych za zatoką autobusową.

W stanie istniejącym jezdnia wykonana jest z mieszanki mineralno-asfaltowej.

Długość I osi wynosi około 139,57 mb. Szerokość jezdni w stanie istniejącym to 5,90-6,30 m. Jezdnia ma zmienną, nieregularną szerokość, a także zmienne spadki poprzeczne i podłużne.

Jezdnia zaoprowana jest krawężnikami kamiennymi oraz betonowymi, a chodniki mają zmienną szerokość poprzez dowiązanie ich do przyległej zabudowy. Szerokość ciągów pieszych to 1,30-3,00 m. Chodniki wykonane są z betonu i płyt betonowych w kolorze szarym..

Zjazdy wykonane są z nawierzchni bitumicznej, betonowej oraz z płyt betonowych. Na długości zjazdu występują jedynie zaniżone krawężniki kamienne.



Rys. 1 – Ist. nawierzchnia jezdni – przystanek autobusowy



Rys. 2 – Ist. Nawierzchnia na skrzyżowaniu – kierunek Banie



Rys. 3 – Ist. Nawierzchnia na skrzyżowaniu – kierunek Chojna

1.4. Stan projektowy

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją o charakterze liniowym (komunikacyjnym) o długości pierwszej osi ok. 139,57 m, a drugiej – 56,69 m.

W pierwszej osi zaplanowano wykonanie jezdni poprzez nadanie jej szerokości 6,00-6,30 m (2x3,00 i 2x3,15m). Szerokość jezdni zostanie uregulowana do jednej wartości. Nawierzchnia zostanie wykonana z mieszanki mineralno-asfaltowej AC 8S wraz z dolnymi warstwami konstrukcji. W ramach przebudowy zaprojektowano ponadto uszeregowanie ruchu poza jezdnią poprzez wykonanie normatywnych ciągów pieszych i zjazdów indywidualnych. Szerokość proj. chodników wyznacza odległość od krawężnika do ist. zabudowy lub linii zabudowy. Nawierzchnia chodnika zostanie wykonana z kostki betonowej o wymiarach 10x20 kolorze szarym. Zjazdy zostaną wykonane z kostki betonowej grafitowej o wymiarach 10x20 cm.

W drugiej osi zaplanowano wykonanie jezdni poprzez nadanie jej szerokości 6,00 m (2x3,00 m). Nawierzchnia zostanie również wykonana z mieszanki mineralno-asfaltowej AC 8S wraz z dolnymi warstwami konstrukcji. W ramach przebudowy zaprojektowano ponadto uszeregowanie ruchu poza jezdnią poprzez wykonanie normatywnych ciągów pieszych, zjazdów indywidualnych i zatoki autobusowej. Szerokość proj. chodników wyznacza odległość od krawężnika do ist. zabudowy lub linii zabudowy. Nawierzchnia chodnika zostanie wykonana również z kostki betonowej o wymiarach 10x20 kolorze szarym. Zjazdy zostaną wykonane z kostki betonowej grafitowej o wymiarach 10x20 cm. Nawierzchnia zatoki autobusowej będzie z kostki kamiennej 15/17 na podsypce cementowo-piaskowej.

Dla poprawy bezpieczeństwa zaprojektowano przejścia dla pieszych składającego się z oznakowania pionowego D-6 wraz z elementami odblaskowymi wraz z oznakowaniem POE LED.

1.5. Projektowana droga w przekroju poprzecznym

Krawężniki betonowej należy posadzić na określonej rzędnej, z pozostawieniem światła 12 cm dla krawężnika wysokiego i 1 cm dla obrzeża betonowego. Obrzeża w przypadku ich wykorzystania należy posadzić w 1 cm wyżej w stosunku do nawierzchni chodnika. Krawężnik kamienny należy posadzić na określonej rzędnej, z

pozostawieniem światła 2 cm. Poszczególne nawierzchnie przyległe do krawężników powinny być wykonane z uwzględnieniem zachowania 1 cm wyniesienia zgodnie z kierunkiem spływu wód opadowych.

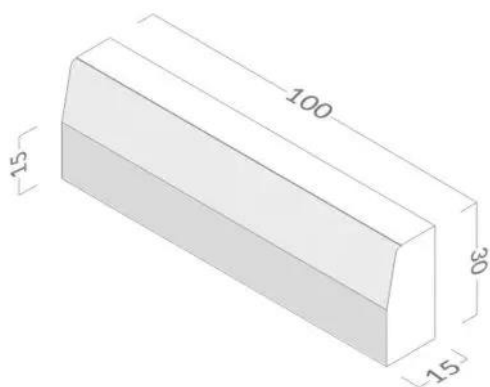
Na jezdni przyjęto spadek poprzeczny dwustronny 2,0% do zewnątrz („daszek”), natomiast na chodnikach należy zachować spadek 2,0% w kierunku jezdni z uwzględnieniem dowiązania wysokościowego chodnika do przyległej zabudowy, bram, wejść i furtek. Dopuszcza się zmianę spadku poprzecznego chodnika na długości dowiązania z zachowaniem wartości brzegowych 0,5-4%.

Zjazdy należy wykonać ze skosami 1:1 o długości boku 1,5 m. Przejście pomiędzy nawierzchniami wykonać bezuskokowo, bez wykorzystywania krawężników.

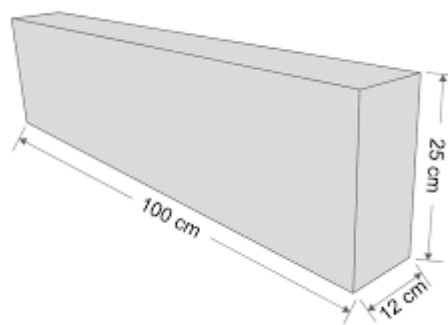
W miejscach połączeń z ist. nawierzchnia z kostki należy dowiązać się wysokościowo z uwzględnieniem zmiany spadków podłużnych/poprzecznych. W celu zachowania płynnego przejścia należy wykonać miejscowe przełożenie nawierzchni.

Krawężniki:

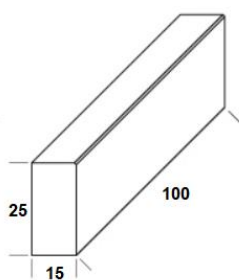
W ramach przedmiotowego zamierzenia budowlanego należy stosować krawężniki betonowe 15x30 cm, oporniki betonowe 12x25 cm, oporniki betonowe o wymiarach 8x30 cm oraz kamienne o wymiarach 15x25 cm.



Rys. 4. Krawężnik betonowy 15x30 cm

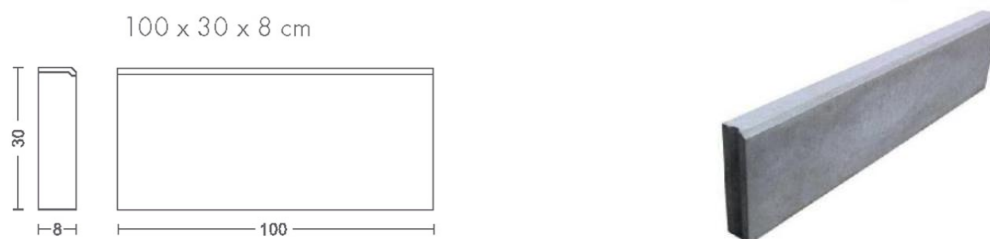


Rys. 5. Opornik betonowy 12x25 cm



Rys. 6. Krawężnik granitowy 15x25 cm (lub 15x30 cm)

Obrzeże:



Rys. 3. Obrzeże betonowe, 8x30 cm

1.6. Konstrukcja nawierzchni

1.6.1. Konstrukcja projektowanej jezdni:

- Warstwa ścieralna z AC 8S , KR3-4, gr. 4 cm
- Warstwa ścieralna z AC 16W , KR3-4, gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego # 0/31,5, C90/3, stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem C1,5/2,5; gr. 10 cm;

Podłoże gruntowe należy doprowadzić do stanu zagęszczenia odpowiadającego $I_s=1,00$. Podłoże gruntowe powinno charakteryzować się wtórnym modułem odkształcenia gruntu co najmniej $E_2=35$ MPa. Dla $E_2>50$ MPa należy rozważyć optymalizację grubości warstwy stabilizowanej cementem, a dla $E_2>80$ MPa rozważyć rezygnację z niej.

W miejscach występowania gruntów wysadzinowych w strefie przemarzania (0,8 m), występowania płytkich wód gruntowych bądź innych niekorzystnych warunków gruntowo-wodnych konstrukcję nawierzchni należy skonsultować z Projektantem i Inspektorem Nadzoru.

1.6.2. Konstrukcja ciągów pieszych

- kostka betonowa o wymiarach 10x20 cm w kolorze szarym na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm.
- podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem C1,5/2,5; gr. 10 cm;

1.6.3. Konstrukcja zjazdów

- kostka betonowa o wymiarach 10x20 cm w kolorze szarym na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5 cm.
- podbudowa z kruszywa łamanego # 0/31,5, C90/3, stabilizowanego mechanicznie gr. 15 cm,
- podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem C1,5/2,5; gr. 10 cm;

1.6.4. Konstrukcja zatoki autobusowej

- kostka kamienna 15/17 cm po oczyszczeniu, na podsypce cem.- piaskowej gr. 5 cm,
- podbudowa cementowa C12/16 gr. 20 cm,
- podbudowa z kruszywa stabilizowanego cementem C3/4; gr. 10 cm

1.9. Odwodnienie

Projekt nie wprowadza zmian w istniejącym odwodnieniu terenu. Odwodnienie pozostaje powierzchniowe z docelowym odpływem kanalizacją deszczową. Wody opadowe odprowadzane będą za pomocą zaprojektowanych spadków poprzecznych i podłużnych do wpustów deszczowych.

1.10. Ochrona środowiska i zabytków

- W razie odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć miejsce odkrycia, a także zgłosić

napotkane obiekty archeologiczne do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe do Burmistrza/Wójta Gminy,

- Zaprojektowane nawierzchnie zostaną w głównej mierze wykonane z materiałów pochodzących z rozbiórki ist. jezdni, a planowane prace nie zmienią charakteru drogi oraz jej wartości estetycznych i wizualnych.
- Nawierzchnie zaprojektowano z materiałów niepowodujących degradacji środowiska. Odpady będą stanowiły opakowania po materiałach budowlanych, materiały uszkodzone w czasie transportu lub przebudowy, które zebrane w pojemniki na placu budowy należy wywieźć na wysypisko.
- Roboty wykonywane będą w godzinach dziennych. Sprzęt do wykonywania robót powinien spełniać dopuszczalne normy hałasu.
- Ochrona wód. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym. Odwodnienie powierzchniowe obiektu uzyskuje się za pomocą zaprojektowanych spadków poprzecznych i podłużnych.
- Ochrona obiektów przed hałasem. Nie występuje - nie projektuje się. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym. Ze względu na klasę obiektu nie projektuje się urządzeń zabezpieczających.
- Ochrona powietrza. Projektowany zakres robót nie wnosi zmian w stanie istniejącym. Ze względu na klasę obiektu nie przewiduje się przekroczenia wartości dopuszczalnych stężeń substancji zanieczyszczających emitowanych przez pojazdy.
- Ochrona ist. dzew:
 - Ist. drzewa należy zabezpieczyć na czas budowy poprzez obłożenie drzewa tarcicą, a po zakończeniu prac ziemnych w nawierzchni chodnika należy zamontować żeliwną kratę zabezpieczającą o wym. min. 1,0x1,0 m.

1.11. Bezpieczeństwo użytkownika

Przedmiotowa przebudowa istniejącej drogi powiatowej ma na celu poprawę jakości nawierzchni drogi oraz poprawę bezpieczeństwa jej uczestników. W trakcie prac budowlanych należy przestrzegać zasad BHP oraz posługiwać się zatwierdzoną tymczasową organizacją ruchu. Należy zwrócić szczególną uwagę na bezpieczeństwo pieszych oraz uniemożliwienie wejścia na teren budowy osobom nieupoważnionym.