

TRIAKTRISA

Biuro inżynierii drogowej

Robert Paciorek
Biuro: ul. Mieszka I 39/46
66-400 Gorzów Wlkp.
tel. 503 77 55 00
robert.paciorek@o2.pl

PROJEKT BUDOWLANO – WYKONAWCZY

*„Wzmocnienie terenów inwestycyjnych „Starego Tartaku” w Barlinku
pod rozwój działalności turystycznej”*

BRANŻA DROGOWA

obręb – 02-Barlinek; jedn. ew. Barlinek – miasto

KATEGORIA OBIEKTU: XXV, XXVI

OBIEKT: droga wewnętrzna z parkingiem samochodowym uzbrojona w sieć: wodociagową, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, instalację oświetleniową i kanalizację kablową wraz z zagospodarowaniem terenu w zakresie zieleni i architektury krajobrazu

ADRES: Dz. Nr 246/24, 243/33, 243/35, 243/36, 243/29, 243/28, 243/26, 243/23, 243/31, 243/38, 243/37, 243/12, 243/17, 244, 224/2, 224/1, 245/1, 246/13, 424, 246/23, 250/7, 243/24 250/10 – obr. 2 Barlinek - ul. Jeziorna, Gorzowska; 74-320 Barlinek

Inwestor:

Gmina Barlinek
ul. Niepodległości 20
74-320 Barlinek

PROJEKTANT:

mgr inż. Robert Paciorek
upr. bud. do projektowania, bez ograniczeń
w spec. drogowej nr LBS/0065/PWOD/08

SPRAWDZIŁ:

mgr inż. Wojciech Przyłucki
upr. bud. do projektowania, bez ograniczeń
w spec. drogowej nr LBS/0019/POOD/07

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Maciej Tarko

Spis zawartości:

1. Część opisowa
2. Opis sposobu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia
3. Część rysunkowa
4. Załączniki formalne

EZG. ...

Gorzów Wlkp. październik 2016 r.

OPIS TECHNICZNY

CZĘŚĆ DROGOWA

I. PODSTAWA OPRACOWANIA.

- Zlecenie Inwestora;
- Mapa w wersji elektronicznej;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124);
- Opinia geotechniczna (mgr. Marek Kaczmarek), sierpień 2016 r.;
- **Uchwała Nr L/365/2006 Rady Miejskiej w Barlinku z dnia 27 kwietnia 2006 r.** w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu pomiędzy ulicami: Jeziorną, Gorzowską i brzegiem Jeziora Barlineckiego - tzw. "Starego Tartaku" miasta i gminy Barlinek;
- **Uchwała Nr L/820/2009 Rady Miejskiej w Barlinku z dnia 29 grudnia 2009 r.** w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu pomiędzy ulicami: Jeziorną, Gorzowską i brzegiem J. Barlineckiego - tzw. "Starego Tartaku" miasta i gminy Barlinek, o nazwie „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Barlinek - Stary Tartak 1”;
- Wizja lokalna.

II. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

Przedmiotem opracowania jest część drogowa, która obejmuje: drogę stanowiącą ciąg pieszo-jezdny, miejsca postojowe dla samochodów osobowych dla zadania:

WZMOCNIENIE TERENÓW INWESTYCYJNYCH „STAREGO TARTAKU” W BARLINKU POD ROZWÓJ DZIAŁALNOŚCI TURYSTYCZNEJ

III. STAN ISTNIEJĄCY, POŁOŻENIE TERENU.

Teren projektowanej branży drogowej znajduje się w Barlinku między ul. Gorzowską, ul. Jeziorną, a brzegiem jeziora Barlineckiego w województwie Zachodniopomorskim. Obszar objęty inwestycją posiada miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Teren pod planowaną inwestycję jest stosunkowo płaski, rzędne wysokościowe mieszczą się w przedziale 58-61 m n.p.m.

Warunki geotechniczne ustalone na podstawie badań geotechnicznych zalicza się w części drogowej do I kategorii geotechnicznej w złożonych warunkach gruntowych. Wodę gruntową

nawiercono na głębokości 3,0 m p.p.t, jednak zgodnie z opinią należy brać pod uwagę wahania poziomu zwierciadła w przedziale +/- 1 m. Od strony 05/06.KD.W wierzchnią warstwę podłoża stanowi warstwa ziemi urodzajnej o miąższości około 0,5 m z warstwą piasków drobnych usytuowaną bezpośrednio pod nią. Od strony drogi zapisanej w planie jako 06.KD.W/1 wierzchnią warstwę podłoża stanowią nasypy niebudowlane o miąższości około od 1 do 2 m z występującymi pod nimi torfami/namułami piaszczystymi o zmiennej miąższości.

Teren inwestycji nie jest wpisany do rejestru zabytków lecz jest w części objęty ochroną konserwatorską. Powyższe działanie inwestycyjne poprowadzone jest w obszarze oddziaływania Barliczeko-Gorzowskiego Parku Krajobrazowego oraz sąsiaduje z terenami Natura2000 – obszary ptasie „Puszcza Barlinecka” i obszary siedliskowe „Ostoja Barlinecka” lecz nie wpływa na nie negatywnie. W trakcie prac oraz po zakończeniu robót drogowych na obszar nie będą oddziaływały czynniki szkodliwe oraz zagrażające jego stanowi.

Projektowana inwestycja jest zamierzeniem o małym stopniu skomplikowania i nie przewiduje się zagrożeń dla środowiska, higieny i zdrowia użytkowników.

Teren nie leży na terenie szkód górniczych.

Zakres obszaru oddziaływania obiektu zawiera się w całości na działkach, na których został zaprojektowany, ustalenie określono na podstawie:

- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260 z późn. zm.) - art. 35 ust. 3;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Z 2013 r. z późn. zm.).

IV. OPIS PROJEKTU.

Projektuje się wykonanie drogi wewnętrznej na odcinku około 503 m wraz z parkingiem dla samochodów osobowych. Zgodnie z MPZP w miejscu dz. nr 243/35 (KS.16) zostało zaprojektowanych łącznie 80 prostokątnych miejsc postojowych o podstawowych wymiarach 3,0x5,0 m. Wzdłuż istniejącego muru, zlokalizowanego wzdłuż dz. 256/1 została zaprojektowana droga o przekroju szerokości 6,0 m oraz pas postojowy o szer. 2,0 m, pozostały odcinek drogi posiada szerokość 5,0 m. Obramowanie drogi zostało zaprojektowane z krawężnika ulicznego 15x30 cm oraz krawężnika najazdowego 15x22 cm.

Wycinka drzew kolidujących z planowaną inwestycją wg odrębnego postępowania administracyjnego.

Nawierzchnię jezdni zaprojektowano z kostki brukowej betonowej. Konstrukcję zaprojektowano jako rozbieralną. Ze względu na różnice między występującymi gruntami na obszarze objętym inwestycją w projekcie zostały wydzielone dwie odrębne konstrukcje dróg:

1. Odcinek między km 0+000 – km 0+290 (etap 1) – wzmocniona konstrukcja:

- warstwa ulepszanego podłoża – mieszanka kruszywa związanego hydraulicznie C1,5/2,0 grubości 22 cm;
- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C_{90/3}, stabilizowana mechanicznie, grubości 20 cm;
- kostka brukowa betonowa grubości 8 cm, układana na podsypce cementowo-piaskowej grubości 3 cm.

Wtórny moduł odkształcenia podłoża pod konstrukcją powinien wynosić nie mniej niż 80 MPa, badanie należy przeprowadzać na warstwie ulepszanego podłoża. W przypadku stwierdzenia po wykonaniu koryta nośności podłoża poniżej 35 MPa po dogęszczeniu, należy zwrócić się do nadzoru autorskiego z wynikami nośności wykonanymi przy pomocy płyty VSS o przeanalizowanie konieczności oraz sposobu wzmocnienia podłoża.

2. Odcinek między km 0+290 – km 0+503 (etap 2 i 3) – podstawowa konstrukcja:

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

Wtórny moduł odkształcenia podłoża pod konstrukcją powinien wynosić nie mniej niż 80 MPa. W przypadku stwierdzenia po wykonaniu koryta nośności podłoża poniżej 80 MPa po dogęszczeniu, należy zwrócić się do nadzoru autorskiego z wynikami nośności wykonanymi przy pomocy płyty VSS o przeanalizowanie konieczności oraz sposobu wzmocnienia podłoża.

Konstrukcja chodnika:

- warstwa ulepszanego podłoża – mieszanka kruszywa związanego hydraulicznie C1,5/2,0 grubości 10 cm;
- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C_{90/3}, stabilizowana mechanicznie, grubości 10 cm;
- kostka brukowa betonowa grubości 8 cm, układana na podsypce cementowo-piaskowej grubości 3 cm.

Krawężniki powinny być układane na ławie betonowej z betonu C12/15 i podsypce cementowo-piaskowej grubości 5 cm. Krawężnik można układać bezpośrednio na ławie betonowej pod warunkiem zwiększenia jej grubości o 5 cm. Ława pod krawężnik oraz opór krawężnika,

powinny mieć grubość nie mniejszą niż 15 cm, natomiast opór wykonać do 2/3 wysokości krawężnika.

Nasyp pod zjazd powinien być zagęszczony wg PN-S-02205 do 0,2 m p.p.k. Is min. 1,0, natomiast poniżej 0,2 m p.p.k. Is min. 0,97.

Podłoże i warstwy konstrukcyjne jezdni zagęścić przy optymalnej wilgotności.

Spadek poprzeczny jezdni przy szerokości 6,0 m powinien być jednostronny i wynosić 2,0% na całej szerokości od istniejącego muru. Na pozostałym odcinku projektowanej drogi zastosować należy spadek daszkowy – 2%.

W etapie 3 projektowanej drogi wewnętrznej, znajduje się istniejące ogrodzenie, które należy zdemontować, a następnie wykonać nowe ogrodzenie z siatki plecionej ślimakowej o wymiarze oczka 60 mm wzdłuż projektowanej drogi w rozstawie słupków co 2,1 m i wysokości 1,75 m. Ogrodzenie wykonać zgodnie ze Specyfikacją Techniczną.

Infrastruktura podziemna:

Przed rozpoczęciem robót związanych z korytowaniem wykonać ręcznie przekopy próbne, w momencie natrafienia na niezinventaryzowane sieci podziemne przerwać wszelkie prace oraz powiadomić właściciela danej sieci w celu uzgodnienia dalszego sposobu prowadzenia robót. Ewentualne kolizje wg właściwych branż.

Opracował
mgr inż. Maciej Tarko