

OPIS TECHNICZNY

I STAN ISTNIEJĄCY

1. LOKALIZACJA

Droga powiatowa nr 3125 Z Trzebiatów – Dargosław – granica powiatu Jarkowo posiada klasę L – droga lokalna.

Droga powiatowa nr 3125 Z wchodzi w skład podstawowego układu komunikacyjnego powiatu gryfickiego na terenie gminy Trzebiatów.

Odcinek drogi powiatowej nr 3125 Z objęty planowaną przebudową znajduje się w obszarze zabudowanym , łączy m. Lewice z m. Trzebiatów i jest zlokalizowany na działce nr 59 dr obręb Lewice.

Początek objęty zakresem opracowania znajduje się w km.0+000 (wyjazd do m. Lewice od strony m. Trzebiatów). Koniec zakresu opracowania znajduje się w km 0+950 (włączenie do istniejącej nawierzchni).

2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Odcinek drogi powiatowej objęty planowaną przebudową posiada nawierzchnię bitumiczną.

Szerokość jezdni dwukierunkowej na odcinku od km 0+000,00 do km 0+930,00 wynosi od 3,70 m do 4,50 m.

Nawierzchnia bitumiczna z bardzo licznymi , rakowinami , wyluszczeniami i spękaniami.

Liczne ubytki w warstwie ścieralnej gł. do 4 cm.

Na całym odcinku drogi powiatowej nierówności w profilu podłużnym i poprzecznym.

Na przedmiotowym odcinku drogi spadki poprzeczne zniekształcone.

Wzdłuż drogi po stronie prawej i po stronie lewej występuje drzewostan , który generalnie rośnie w odległości mniejszej niż 1,00 m od krawędzi jezdni.

Na całym odcinku drogi pobocza gruntowe o szer. od 0,50 m do 1,00 m zawyżone w odniesieniu do poziomu nawierzchni jezdni, utrudniające spływ wód opadowych z nawierzchni jezdni.

Generalnie na całym odcinku drogi objętym zakresem opracowania strona lewa i strona prawa znajdują się przydrożne rowy odprowadzające. Głębokość rowów wynosi od 50 - 150 cm. Rowy są zamulone do 3/4 głębokości . W pasie drogowym poza poboczami gruntowymi , istniejące rowy przydrożne odprowadzające oraz skarpy nasypów porośnięte są krzakami. W poboczach gruntowych występują pnie po wyciętych drzewach.

Istniejące zjazdy z drogi powiatowej do przyległych terenów posiadają nawierzchnie gruntowe.

2.1. ODWODNIENIE

Na odcinku drogi powiatowej nr 3125 Z objętym zakresem opracowania brak jest systemu kanalizacji deszczowej. Wody powierzchniowe z jezdni spływają na pobocza gruntowe, do istniejących rowów przydrożnych i na nawierzchnie gruntowe w granicach pasa drogowego drogi powiatowej nr 3125 Z. W ramach przebudowy odcinka drogi powiatowej nr 3125 Z istniejące rowy należy poddać zabiegom renowacyjnym z uwzględnieniem naprawy skarp w km:

* **strona prawa**- km 0+261,50 - km 0+300,00; km 0+304,00 - km 0+353,50; km 0+358,50 - km 0+439,00; km 0+454,50 - km 0+529,00; km 0+531,50 - km 0+599,00 ; km 0+745,00 - km 0+782,00

* **strona lewa**-km 0+353,00 - km 0+442,00 ; km 0+452 - km 0+468,00 ; km 0+475,00 - km 0+490.

2.2. UZBROJENIE TERENU

W rejonie objętym opracowaniem znajduje się uzbrojenie podziemne i naziemne :

- linia kablowa teletechniczna
- linia napowietrzna NN
- wodociąg

2.3. KONFIGURACJA TERENU

Odcinek drogi powiatowej nr 3125 Z objęty zakresem opracowania przebiega po terenie mało zróżnicowanym.

II STAN PROJEKTOWANY

1. Projekt przebudowy zakłada utrzymanie dotychczasowych klas drogi powiatowej nr 3125 Z - klasy L, droga lokalna.

Do rozwiązań projektowych przyjęto prędkość projektową 40 km/h.

Projektowana oś drogi oznaczona wierzchołkami od **W-0** do **W - 10** jest odnośnikiem do projektowanej lokalizacji jezdni podanej na planie sytuacyjno- wysokościowym rys. nr 1 .

Załamania osi jezdni powyżej 3° wyokrąglono łukami poziomymi R=125, R=180 i R=350.

Projektowane elementy geometrii podano na planie sytuacyjno – wysokościowym (w projekcie zagospodarowania terenu).

Geometrię osi jezdni opracowano w układzie współrzędnych geodezyjnych.

2. Parametry projektowanego odcinka drogi powiatowej nr 3125 Z

- 2.1. Długość drogi w ramach przebudowy - 930 m
- 2.2. Szerokość jezdni odcinka drogi dwukierunkowej od km 0+000,00 do km 0+900,00 ;
- 5,00 m (dwa pasy ruchu po 2,50 m)
- 2.3. Szerokość zjazdów ; 4,00 m - 5,00 m
- 2.4. Szerokość poboczy gruntowych obustronnych ; 0,75 m

3. Rodzaje nawierzchni :

- jezdnie - beton asfaltowy AC
- zjazdy - beton asfaltowy AC i kostka brukowa betonowa

4. Poszerzenia

4.1. Poszerzenia jezdni

Projekt uwzględnia poszerzenia istniejącej jezdni .
Szczegółową lokalizację poszerzeń przedstawiono na przekrojach poprzecznych.

5. Zjazdy

5.1. Zjazdy o nawierzchni bitumicznej

Projekt uwzględnia przebudowę istniejących zjazdów o szer. od 4,00 m do 5,00 m do przyległych terenów i obiektów. Od krawędzi jezdni zjazdy należy wyokrąglić łukami kołowymi o promieniach od $R=4$ m do $R=6$ m.
Zjazdy nie mogą posiadać pochylenia ponad 5% w kierunku pochylenia poprzecznego istniejącego terenu.

Lokalizację zjazdów podano na planie sytuacyjno- wysokościowym rys. nr 1 .

5.2. Zjazdy o nawierzchni z kostki brukowej betonowej

Projekt uwzględnia przebudowę istniejącego zjazdu o szer. 5,00 m do przyległych terenów i obiektów. Od krawędzi jezdni zjazd należy wyokrąglić łukami kołowymi o promieniach $R=5$ m.
Zjazd nie może posiadać pochylenia ponad 5% w kierunku pochylenia poprzecznego istniejącego terenu.

Lokalizację zjazdu podano na planie sytuacyjno- wysokościowym rys. nr 1.

6. Rozwiązanie wysokościowe.

Rozwiązanie wysokościowe projektowanej jezdni i zjazdów dostosowano do istniejącego zagospodarowania terenu przylegającego do pasa drogowego drogi powiatowej nr 3125 Z.

Projektowane spadki podłużne :

- droga powiatowa nr 3125 Z , spadki od 0,31 % do 1,8 %

Na łukach poziomych zaprojektowano jednostronne spadki poprzeczne 2% - 4%.

Na jezdni na odcinkach prostych zaprojektowano spadki poprzeczne dwustronne 2%.

Charakterystyczne rzędne i spadki , spadki podłużne i spadki poprzeczne projektowane podano na profilu podłużnym rys. nr 2 oraz na planie sytuacyjno- wysokościowym rys. nr 1.

7. Konstrukcje nawierzchni .

W ramach przebudowy odcinka drogi powiatowej nr 3125 Z przyjęto konstrukcje:

7.1. Jezdnia

Nawierzchnię jezdni należy wykonać z betonu asfaltowego AC 11 S dla KR 3-4 wg PN-EN-13108-1 [47] grub. 4 cm na warstwie wiążącej z betonu asfaltowego AC 16 W dla KR 3 -4 grub. 5 cm wg PN-EN-13108-1 [47] i wyprofilowanej nawierzchni bitumicznej. Połączenia międzywarstwowe projektuje się z emulsji asfaltowej modyfikowanej polimeroasfaltami (C60BP3 ZM lub C60 BP4 ZM) w ilości od około 0,25-0,30 kg/m²

W celu wzmocnienia nawierzchni , na wyprofilowanym podłożu i na warstwie wiążącej z betonu asfaltowego zaprojektowano geosiatkę z włókien szklanych wstępnie powlekanej asfaltem o wytrzymałości na rozciąganie wzdłuż i wszerz min. 90kN/m. Dla zapewnienia właściwego zespolenia z warstwami asfaltowymi siatki wstępnie powlekanej asfaltem, siatkę należy rozkładać „na gorąco” ze wstępnym sklejeniem siatki z podłożem. Podłoże należy skropić emulsją asfaltową modyfikowaną polimeroasfaltami (C60BP3 ZM lub C60 BP4 ZM) w ilości od około 0,25 kg/m².

Szczegóły rys. nr 3-6

7.2. Poszerzenia jezdni (nawierzchnie bitumiczne)

Podbudowę zasadniczą na poszerzeniach zaprojektowano na podbudowie pomocniczej z gruncocementu RM 5 MPa grubości 12 cm , z kruszyw łamanych frakcji 0-31,5 mm o ciągłym uziarnieniu, stabilizowanych mechanicznie grub. 20 cm po zagęszczeniu.

Warstwę wiążącą projektuje się z betonu asfaltowego AC 16 W dla KR 3 - 4 grub. 5 cm wg PN-EN-13108-1 [47] na podbudowie zasadniczej z kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie.

Połączenia międzywarstwowe projektuje się z emulsji asfaltowej modyfikowanej polimeroasfaltami (C60BP3 ZM lub C60 BP4 ZM) w ilości 0,50 kg/m²

Szczegóły rys. nr 3-5

7.3. Ciąg pieszy przy wiatce autobusowej (peronik)

Nawierzchnię ciągu pieszego należy wykonać z kostki brukowej betonowej grub. 8 cm na podsypce cementowo - piaskowej grub. 3-4 cm.

Nawierzchnię ciągu pieszego należy wykonać na podbudowie zasadniczej z gruncocementu RM 5 MPa grubości 12 cm . Obramowanie podbudowy i nawierzchni ciągu pieszego należy wykonać krawężnikami betonowymi 15x30 na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15i obrzeżami betonowymi 8x30 na ławie betonowej z oporem z betonu C8/12.

Szczegóły rys. nr 4

7.4. Zjazdy o nawierzchni bitumicznej

Nawierzchnie zjazdów należy wykonać z betonu asfaltowego AC 11 S dla KR 3-4 wg PN-EN-13108-1 [47] grub. 4 cm na podbudowie pomocniczej z gruncocementu RM 5 MPa grubości 12 cm i na podbudowie zasadniczej z kruszyw łamanych frakcji 0 -31,5 mm o ciągłym uziarnieniu stabilizowanych mechanicznie grub. 20 cm po zagęszczeniu. Połączenia międzywarstwowe projektuje się z emulsji asfaltowej modyfikowanej polimeroasfaltami (C60BP3 ZM lub C60 BP4 ZM) w ilości 0,25 - 0,50 kg/m² .

Szczegóły rys. nr 6

7.5. Zjazd o nawierzchni z kostki brukowej betonowej

Nawierzchnię zjazdu należy wykonać z kostki brukowej betonowej grub. 8 cm na podsypce cementowo - piaskowej grub. 3-4 cm.

Nawierzchnię zjazdu należy wykonać na podbudowie pomocniczej z

gruntocementu RM 5 MPa
grubości 12 cm i na podbudowie zasadniczej z kruszyw
łamanych frakcji 0 -31,5 mm o ciągłym uziarnieniu
stabilizowanych mechanicznie grub. 20 cm po zagęszczeniu.
Obramowanie podbudowy i nawierzchni zjazdu należy wykonać
krawężnikami betonowymi 15x30 i 15x22 na ławie betonowej z oporem z
betonu C12/15

Szczegóły rys. nr 5

8. Pobocza gruntowe

Pobocza należy zhumusować z wykorzystaniem pozyskanego
humusu i obsiać mieszankami nasion traw.

9. Uwagi końcowe

9.1. Projekt stałej organizacji ruchu stanowi odrębne
opracowanie.

9.2. Szczegóły techniczne wykonania i odbioru robót zostały
określone w specyfikacjach technicznych , które są
załącznikiem do niniejszego opracowania.