

O P I S

Rozdział 1. **Przedmiot inwestycji**

Dla skomunikowania i obsługi transportem samochodowym planowanych terenów zabudowy techniczno – produkcyjnej w Lipianach, oznaczonych symbolem P1, z drogą krajową nr 3 (ul. Pyrzycką) i dalej z centrum miasta zaprojektowano początkowy odcinek drogi gminnej w lokalizacji obecnego zjazdu z drogi nr 3 do zakładu produkcyjnego Spółki „Lipkon” z przeprowadzeniem projektowanej drogi przez linię kolejową Pyrzyce – Głazów. Zasadniczymi zadaniami objętymi dokumentacją projektową są odgałęzienie (włączenie) drogi gminnej od drogi krajowej, umożliwienie przekroczenia obszaru kolejowego czynnej linii kolejowej dla dojazdu do oddzielonych torem kolejowym udostępnianych terenów do działalności przemysłowej, przy jednoczesnym zachowaniu dojazdu samochodów z surowcami do „Lipkonu” z uwzględnieniem szczytowych dostaw surowców. Zaprojektowany odcinek drogi jest początkowym i jednocześnie najdogodniejszym połączeniem miejskim z przyszłą strefą gospodarczą. Umożliwione zostanie po wykonaniu następnych etapów prac projektowych przystąpienie do budowania sieci drogowej w tej strefie i części gminy.

Niniejszy projekt budowlany zawiera rozwiązania lokalizacyjne, geometryczne i konstrukcyjne dla odcinka drogi gminnej i przejazdu kolejowego oraz budowli i ogrodzeń kolidujących z projektowaną drogą.

Do przedmiotowego przedsięwzięcia drogowego wchodzi obecnie przebudowa i rozbudowa obecnego zjazdu z drogi nr 3 i zjazdu do „Lipkonu” oraz budowa odcinka drogi i nawierzchni przejazdowej. W ramach likwidacji kolizji zostanie dokonana rozbiórka odcinków sieci elektroenergetycznej z urządzeniami i kolejowej linii telekomunikacyjnej oraz ogrodzeń, a następnie budowa ich w usytuowaniu nie kolidującym z drogą. W ramach przebudów należy zabezpieczyć ochronnie kabel elektroenergetyczny średniego napięcia przechodzący pod rozbudowywanym zjazdem z drogi nr 3, kable elektroenergetyczne do

przepompowni i sygnalizacji awarii przepompowni przechodzące pod przebudowywanym zjazdem do Zakładu „Lipkon” oraz rurociąg tłoczny ścieków na przejściu pod budowaną drogą. Roboty budowlane przystosowujące tor linii kolejowej przed budową przejazdu mają zakres remontu toru i nawierzchni kolejowej. Wystąpią wycinki drzew i krzewów przy skrzyżowaniu z drogą nr 3 w związku z rozbudową włączenia drogi oraz w celu uzyskania wymaganej na przejeździe widoczności pojazdów kolejowych z drogi. Odrębnie opracowanym projektem organizacji ruchu drogowego objęto drogę krajową, drogę gminną i przejazd kolejowy.

Rozdział 2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Projektowane przedsięwzięcie drogowe z urządzeniem przejazdu kolejowego położone jest w północnej części miasta Lipiany, pomiędzy drogą krajową nr 3 i linią kolejową nr 422 Pyrzyce – Głazów (szlak Pyrzyce – Głazów).

Istniejąca droga zjazdowa (bez nazwy ulicy), objęta niniejszym projektem drogi gminnej łączy się z drogą nr 3 (tu ul. Pyrzycka w Lipianach) na obecnym skrzyżowaniu, bez oznakowania, z dwupasowym zjazdem o nawierzchni bitumicznej na długości 8 m od krawędzi drogi nr 3. Dalej droga o długości 67 m szerokości 6 m, o 2 pasach ruchu, prowadzi do bramy samochodowej Zakładu „Lipkon”. Również z tej drogi urządzony jest wjazd na ogrodzoną z bramą, zagospodarowaną działkę nr 27. Droga z poboczami gruntowymi o przeciętnej szerokości 0,7 m do styku z ogrodzeniami. Droga użytkowana jest do dowozu samochodami surowców do Zakładu „Lipkon”, w tym do postoju na jednym pasie samochodów z surowcami, oczekujących na przyjęcie do rozładunku. Droga posiada nawierzchnię z płyt żelbetowych wielkowymiarowych. Jednocześnie droga przebiega w kierunku linii kolejowej, dochodząc na odległość 11 m od osi toru linii kolejowej.

Linia kolejowa Pyrzyce – Lipiany o znaczeniu miejscowym jest linią udostępnianą przez zarządcę infrastruktury kolejowej tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do prowadzenia przewozów kolejowych. Obecnie linia wykorzystywana jest tylko do przewozów towarowych przez przewoźników kolejowych dowożących ładunki do ładowni w Głazowie oraz do jazd technologicznych (związanych z utrzymaniem linii kolejowej) pojazdów pomocniczych zarządcy infrastruktury kolejowej. Natężenie ruchu kolejowego jest bardzo małe i wynosi do 5 par (tam i z powrotem) pociągów towarowych i 2 jazd wózka motorowego w ciągu tygodnia. Dopuszczalna prędkość jazd pociągów (pojazdów szynowych) wynosi 20 km / h i w najbliższych latach nie ulegnie zmianie. W rejonie projektowanego przejazdu tor linii kolejowej położony jest na prostej, ze spadkiem niwelety do 1 ‰ i dalej w poziomie. Układ geometryczny toru bez deformacji. Nawierzchnia linii kolejowej w dość dobrym stanie odpowiada standardowi 5 klasy technicznej torów. Nawierzchnia kolejowa składa się z szyn typu S49 klasycznych przytwierdzonych pośrednio (przytwierdzenia sztywne typu K) do podkładów strunobetonowych typu INBK – 7D, ułożonych na podsypce tłuczniowej o grubości warstwy pod podkładem 0,21 m. Podtorze linii kolejowej, odpowiadające przekrojowi normalnemu linii o miejscowym znaczeniu jest ustabilizowane i właściwie odwodnione (nie występują zawilgocenia torowiska).

Oceniając podłoże gruntowe pod względem ułożenia istniejącej nawierzchni kolejowej i drogowej oraz na podstawie rozpoznania przeprowadzonego przez zespół projektowy, stwierdza się występowanie w zasięgu przebudowywanej drogi średniozagęszczonych piasków drobnych z domieszkami piasków gliniastych, mało wilgotnych i wilgotnych. Natomiast w miejscu budowy i rozbudowy drogi nad powyżej opisaną warstwą gruntową położona jest warstwa gruntu próchnicznego o przeciętnej miąższości 0,3 m, w stanie luźnym. Grunty te zostaną wybrane przy wykonywaniu podbudowy drogowej lub korpusu nasypu drogowego. Nie stwierdzono wód gruntowych występujących do 1,20 m poniżej poziomu terenu. Istniejące warunki gruntowe są więc odpowiednie dla projektowanych budowli.

Z poszerzaną drogą kolidować będą ogrodzenia Zakładu „Lipkon” i działki nr 27 oraz słupy oświetleniowe tego Zakładu. W miejscu poszerzonego zjazdu z drogi nr 3 znajduje się maszt sygnalizacji awarii, znajdującej się za torem przepompowni ścieków oraz kabel elektroenergetyczny średniego napięcia. Dotychczas kanalizacja ścieków tłoczna usytuowana jest poza zasięgiem nawierzchni drogowej – po wydłużaniu drogi wymagane będzie zabezpieczenie przewodu pod drogą. Wzdłuż linii kolejowej przebiega kolejowa napowietrzna linia telekomunikacyjna, która wznosi się za nisko na skrzyżowaniu z projektowaną drogą. W miejscu poszerzonego zjazdu z drogi nr 3 i w jego sąsiedztwie oraz na poszerzeniu drogi rośnie 5 drzew i krzewy, które należy wyciąć. W zakresie powierzchni wymaganych trójkątów widoczności dla przejazdu w obrębie podtorza kolejowego (obszaru kolejowego) rosną drzewa i krzewy, które również należy wyciąć.

Projektowana droga rozpoczynać się będzie na działce ewidencyjnej nr 5 / 1 (istniejąca droga krajowa nr 3 z pasem drogowym) w obrębie ewidencyjnym nr 1 Lipiany. Właścicielem nieruchomości jest Skarb Państwa, władającym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (Oddział w Szczecinie). Na wyżej wymienioną działkę przeniesiony będzie maszt sygnalizacji awarii przepompowni ścieków. Dalej droga usytuowana będzie na działkach ewidencyjnych nr 25 / 2 i 24 / 2 w obrębie ewidencyjnym nr 1 Lipiany, których właścicielem nieruchomości jest Skarb Państwa, wieczystym użytkownikiem jest „Lipkon” Spółka z o. o. w Lipianach. Po działce nr 25 / 2 przebiegać będzie zmieniona trasa kabli do przepompowni i sygnalizacji awarii przepompowni. Droga usytuowana będzie również na działce ewidencyjnej nr 26 w obrębie ewidencyjnym nr 1 Lipiany, której właścicielem nieruchomości jest Gmina Lipiany. Na działkach ewidencyjnych nr 25 / 1 i 24 / 1 w obrębie ewidencyjnym nr 1 Lipiany, których właścicielem nieruchomości jest Skarb Państwa, wieczystym użytkownikiem jest „Lipkon” usytuowany będzie zjazd z projektowanej drogi gminnej do Zakładu „Lipkon” oraz przeniesione ogrodzenie i oświetlenie tego Zakładu, a także wykonane zabezpieczenie kabli elektroenergetycznych do przepompowni i sygnalizacji awarii

przepompowni pod zjazdem do Zakładu oraz zabezpieczenie odcinka rurociągu kanalizacji tłocznej ścieków (przechodzące z działek nr 3 i 24 / 2. Końcowa część odcinka drogi z przejazdem kolejowym i częścią korpusu nasypu drogowego dojazdu do przejazdu zlokalizowana będzie na działce ewidencyjnej nr 3 w obrębie ewidencyjnym nr 1 Lipiany, której właścicielem nieruchomości jest Skarb Państwa, a wieczystym użytkownikiem jest PKP SA reprezentowana przez jej miejscową jednostkę organizacyjną Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie. Posiadaczem i zarządcą nieruchomości jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowana przez jej jednostkę organizacyjną Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie. Działka jest obszarem kolejowym określonym w art. 4 pkt 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz.94 z późn. zm.). Działka nie jest jednak uznana za teren zamknięty. Pozostała część korpusu nasypu drogowego dojazdu do przejazdu za torem linii kolejowej zlokalizowana będzie na działce ewidencyjnej nr 239 / 5 w obrębie ewidencyjnym Osetna, której właścicielem nieruchomości jest Gmina Lipiany.

Działkami w sąsiedztwie terenu inwestycji są działka ewidencyjna nr 27 w obrębie ewidencyjnym nr 1 Lipiany, której właścicielem nieruchomości są Państwo A. i K. P. z Lipian (ul. Pyrzycka 7 / 1) oraz działka ewidencyjna nr 239 / 6 w obrębie ewidencyjnym Osetna, której właścicielem nieruchomości jest Gmina Lipiany.

Wobec dokonanego w 2008 r. podziału działek ewidencyjnych nr 24 i 25 w obrębie ewidencyjnym nr 1 Lipiany oraz działki ewidencyjnej nr 239 / 4 w obrębie ewidencyjnym Osetna nie występuje potrzeba nowych podziałów działek w związku z inwestycją drogową.

Rozdział 3. Projektowane zagospodarowanie terenu

1. Droga

Dla projektowanej drogi zastosowano następujące parametry projektowe:

- kategoria drogi: gminna,
- klasa drogi: L,
- prędkość projektowa: 40 km / h,
- szerokość jezdni: 6,00 m,
- ilość pasów ruchu: 2;
- szerokość pasa ruchu: 3,00 m,
- szerokość pasa postojowego: 3,00 m,
- szerokość zjazdu do Zakładu „Lipkon”: 4,50 m,
- szerokość chodnika jednostronnego: 2,00 m,
- szerokość poboczy: 1,00 m,
- kategoria ruchu: KR 5,
- rodzaj nawierzchni jezdni: płyty drogowe żelbetowe 150 x 300 x 15 cm
(odzyskane porozbiórkowe),
- rodzaj nawierzchni zjazdu z drogi nr 3: bitumiczna,
- rodzaj nawierzchni zjazdów do Zakładu „Lipkon” i na działkę nr 27: betonowa
kostka brukowa grubości 8 cm,
- rodzaj nawierzchni pasa postojowego: betonowa kostka brukowa grubości 8 cm,
- rodzaj nawierzchni chodnika: betonowa kostka brukowa grubości 8 cm,
- rodzaj nawierzchni poboczy: grys skropiony lepiszczem bitumicznym.

Zjazd na drogę gminną zaprojektowano w dotychczasowej lokalizacji w km 140+275 drogi krajowej nr 3. Kąt skrzyżowania drogi nr 3 z projektowaną drogą gminną wynosi 86 °. Długość projektowanego odcinka drogi gminnej o początku zjazdu z drogi nr 3 do końca korpusu nasypu drogowego bez nawierzchni utwardzonej, włącznie ze strefą przejazdu kolejowego (3,00 m) wynosi 88,00 m.

Zaprojektowano, poza strefą zjazdu z drogi nr 3 i skrzyżowania, dodatkowe 3-metrowej szerokości poszerzenie przekroju drogi na pas postojowy dla samochodów ciężarowych z surowcami dla Zakładu „Lipkon” oczekujących na przyjęcie ładunku.

Odwodnienie projektowanych nawierzchni pozostanie powierzchniowe. Odprowadzenie wód opadowych na pobocza i poza nawierzchnię kolejową zapewniają zaprojektowane spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni drogowej.

W odniesieniu do ukształtowania wysokościowego, projektowane nawierzchnie dowiązано do stałych punktów, którymi są włączenie do drogi krajowej nr 3, istniejące zjazdy oraz rzędna wyregulowanej niwelety toru kolejowego w miejscu projektowanego przejazdu. Na dojazdach do projektowanego przejazdu kolejowego, zaprojektowano odcinki o pochyleniu 2,5 %, przy czym od strony połączenia z drogą krajową nr 3 odcinek o pochyleniu 2,5 % zaprojektowano na długości 15,8 m, w pozostałej części zaprojektowano spadki wynoszące 1,2 % i 2,5 % odpowiadające spadkom istniejącym. Po drugiej stronie przejazdu na odcinku o długości 4,5 m, drogę zaprojektowano z dopuszczalnym spadkiem 2,5 %. Na pozostałej długości do granicy opracowania, którą są granice działek nr 3 i 239 / 6 oraz działek nr 239 / 5 i 239 / 6, zaprojektowano włączenie do istniejącego terenu tymczasowym, wymagającym kontynuacji budowy, podjazdem o nawierzchni nieutwardzonej (górną powierzchnia nasypu korpusu drogowego).

Mając na uwadze przyszłościowe przedłużenie drogi, na profilu podłużnym zaznaczono zasięg docelowego ukształtowania profilu podłużnego na odcinku 26 m od krawędzi przejazdu kolejowego.

2. Przejazd kolejowy

Przejazd kolejowy usytuowano w ciągu projektowanej drogi w km 0+76,91 (punkt przecięcia projektowanej osi drogi i wyregulowanej osi toru), a w ciągu linii kolejowej w km 16,7+23,40.

Dla projektowanego przejazdu zastosowano następujące parametry projektowe:

- kategoria przejazdu: D,
- ilość przekraczanych torów szlakowych: 1,
- kąt skrzyżowania: 89 °,
- iloczyn ruchu: mniejszy niż 20 000,
- szerokość jezdni na przejeździe: 6,00 m,

- szerokość korony drogi na przejeździe: 9,00 m,
- szerokość nawierzchni przejazdowej: 12,00 m,

Ze względu na wymagane znaczne roboty ziemne (przekopy) z przeznaczeniem gruntu działki nr 239 / 6 dla uzyskania powierzchni trójkąta widoczności od strony Głazowa i dużych wycinkach drzew i krzewów dla uzyskania pozostałych trójkątów widoczności wymaganych z punktów obserwacyjnych na drodze z odległości 20 m i 10 m od skrajnej szyny oraz przyjętej prędkości pojazdów szynowych 50 km / h przez komisję w terenie w dniu 04.10.2007 r. wymagana widoczność czoła pojazdu szynowego z drogi dla wszystkich kierunków w projekcie określona została, biorąc pod uwagę powyższe uzasadnienia, z punktu obserwacyjnego na drodze z odległości 5 m od skrajnej szyny oraz prędkości pojazdów szynowych 40 km / h (minimalnej dla obliczania długości boku trójkąta widoczności, a utrzymuje się prędkość pociągów 20 km / h umożliwiającą klasyfikację przejazdu do kategorii D bez względu na warunki widoczności). Zaprojektowano uzyskanie, po wycięciu drzew i krzewów, z punktu obserwacyjnego na drodze z odległości 5 m od skrajnej szyny widoczności czoła pojazdu szynowego w odległości co najmniej 220 m od przejazdu i przy zbliżaniu się pojazdu szynowego od tego miejsca do przejazdu. W organizacji ruchu drogowego zostaną zastosowane z obu stron przejazdu znaki drogowe „Stop” z namalowanymi poziomymi liniami zatrzymania pojazdu. Przy linii kolejowej przed przejazdem z obu kierunków ustawione zostaną kolejowe wskaźniki W6a zobowiązującego kierującego pojazdem kolejowym przy zbliżaniu się do przejazdu do podania syreną pojazdu dźwiękowego sygnału ostrzegawczego. Takie elementy bezpieczeństwa są zastosowane na sąsiednich przejazdach na tej linii w km 15,300 i 15,965. Ostateczne rozstrzygnięcie w kwestii warunków widoczności na przejeździe powinno nastąpić po wybudowaniu drogi i przejazdu, wówczas istniejącej sytuacji przy określaniu widoczności, co przewidywane jest w protokole komisji z dnia 04.10.2007 r. Ze znacznymi nakładami jest i będzie możliwość, po wybudowaniu drogi i przejazdu, poprawienia widoczności na przejeździe, jeżeli będzie to ostatecznie wymagane i dokładnie ustalone.

Drogową nawierzchnię przejazdową zaprojektowano z 4 kompletów (płyta wewnętrzna i dwie płyty zewnętrzne) żelbetowych płyt przejazdowych typu „CBP”. Szerokość zabudowy toru płytami przejazdowymi wynosi 3,00 m.

Przed zabudową nawierzchni przejazdowej nie jest wymagane wzmocnienie nawierzchni kolejowej lub odwodnienie torowiska. Nawierzchnię przejazdową należy ułożyć po wyregulowaniu układu geometrycznego toru w rejonie projektowanego przejazdu.

3. Kable i urządzenia elektroenergetyczne

Przebudowa kabla 15kV HAKnFtA 3x70mm² – 12/20kV (odcinek przejścia pod rozbudowywanym zjazdem z drogi nr 3 na drogę gminną pomiędzy stacją transformatorową SN/nN „Lipiany Makuszyńskiego” nr 40212 a stacją transformatorową SN/nN „Lipiany Lipexim” nr 4872) polegać będzie, zgodnie z warunkami jego właściciela, na zabezpieczeniu kabla rurą ochronną dwudzielną z polietylenu wysokiej gęstości o średnicy zewnętrznej 110 mm i średnicy wewnętrznej 100 mm oraz ułożeniu obok tak zabezpieczonego kabla rezerwowej rury ochronnej z tego samego materiału. Odległość rury ochronnej od góry nawierzchni drogowej lub poziomemu terenowi powinna wynosić co najmniej 1,00 m.

Kolidujący z rozbudową drogi odcinki kabli niskiego napięcia do przepompowni i sygnalizacji awarii przepompowni należy odciąć i zastąpić nowymi na projektowanej trasie pomiędzy poboczem drogi i granicą działki nr 25 / 1. W punktach E6 i E11 projektowany odcinek kabla YAKY 4x120mm² połączyć za pomocą muf typu 3.4 z istniejącym kablem i ułożyć według trasy wyznaczonej przez te punkty. Kabel YKSY 4x1,5mm² połączyć z istniejącym odcinkiem w punkcie E6 za pomocą mufy typu 4x1,5-10/C, drugi koniec kabla wprowadzić do przestawionego masztu z lampą sygnalizacyjną awarii przepompowni. Projektowane kable niskiego napięcia układać z zachowaniem 10 cm odległości między nimi, we wspólnym wykopie. Na odcinku trasy kabli przebiegającym pod przebudowywanym zjazdem do Zakładu „Lipkon” umieścić w dwóch warstwach trzy rury ochronne dwudzielne z polietylenu wysokiej gęstości o

średnicy zewnętrznej 110 mm i średnicy wewnętrznej 100 mm , z których górna powinna być ułożona na głębokości co najmniej 0,8 m (mierząc od górnej powierzchni rury), z zachowaniem 15 cm odległości między rurami. W te przepusty wprowadzić istniejące kable energetyczne.

Również kolidujący z rozbudową drogi odcinek kabla niskiego napięcia YKY 4x10mm² zasilającego oświetlenie terenu Zakładu „Lipkon” należy odciąć i zastąpić nowym odcinkiem pomiędzy punktami E1 i E5 już na terenie Zakładu, przy granicy działki nr 25 / 1. W tych punktach projektowany odcinek kabla YKY 4x10mm² połączyć za pomocą mufy typu 0.47 z istniejącym kablem i ułożyć według trasy wyznaczonej przez punkty E1 i E5, wyprowadzając kable do złącz w przestawionych na teren Zakładu słupach oświetleniowych wraz z oprawami oświetleniowymi.

Istniejące 2 słupy oświetleniowe należy wykopać, oczyścić z rdzy, zakonserwować i posadzić w nowych miejscach. Kable zasilające połączyć z kablami od oprawy za pomocą złącza kablowego do słupów oświetleniowych typu IZK. W pobliżu słupa oświetleniowego wbić pręt uziemiający i połączyć ze słupem za pomocą przyspawanej bednarki.

4. Linia telekomunikacyjna

Wzdłuż linii kolejowej Pyrzyce – Głazów, także w miejscu skrzyżowania z projektowaną budową drogi gminnej przebiega telekomunikacyjna linia napowietrzna zbudowana ze słupów strunobetonowych i zawieszonych na nich przewodów stalowych. Linie wykorzystuje się do sterowania ruchem kolejowym oraz kolejowej łączności wewnętrznej.

W związku, że po wybudowaniu przedmiotowej drogi gminnej przewody teletechnicznej linii napowietrznej znajdują się w skrajni dla pojazdów przejeżdżających przez przejazd kolejowy, projektuje się przebudowę istniejącego odcinka linii napowietrznej.

Planuje się istniejącą obecnie linię napowietrzną zakończyć od strony północnej projektowanej drogi, na słupie nr 146 / 77 znajdującym się w punkcie T7, a od

strony południowej na słupie nr 147 / 77 w punkcie T2. Pomiędzy punktami T2 i T7 projektuje się wybudować odcinek kanalizacji teletechnicznej, w której ułożony zostanie wieloparowy kabel telekomunikacyjny. Kanalizację projektuje się wykonać w taki sposób, aby możliwe było na tym odcinku w przyszłości ułożenie dalszych kabli.

Projektuje się pomiędzy punktami T3 i T6 wybudować 47 m kanalizacji teletechnicznej, składającej się z następujących elementów:

- rury ochronnej z rur polietylenowych typu RHDPEp 110 / 6,3 długości 12 m między punktami T4 i T5 – pod projektowaną drogą gminną, w wykopie otwartym wykonanym przed budową drogi, na głębokości 1,0 m liczonej od górnej powierzchni rury do poziomu terenu,
- kanalizacji pierwotnej jednootworowej między punktami T3 i T4 oraz T5 i T6 – z rur polietylenowych typu RHDPE 110 / 3,6 o łącznej długość 36 m ułożonych w wykopie głębokości 0,8 m,
- studni teletechnicznych SKR1 z elementów prefabrykowanych o wymiarach 1200 x 800 x 620 mm (dł. / gł. / szer.) usytuowanych w punktach T3 i T6,
- kanalizacji wtórnej między punktami T3 i T6 – składającej się z 3 rur polietylenowych typu RHDPE 4 / 3,7 – długości 47 m każda, które wciągnięte zostaną między studniami w rurę kanalizacji pierwotnej i przepust pod drogą.

Z uwagi, że projektuje się zlikwidować odcinek linii napowietrznej pomiędzy słupami nr 146 / 77 i 147 / 77 konieczne jest wzmocnienie tych słupów poprzez zamontowanie podpór skośnych od strony linii w punktach T1 i T8. Prace te należy wykonać zgodnie z BN – 74 / 3231 - 24 Telekomunikacyjne linie napowietrzne. Słupy żelbetowe przed demontażem przewodów odcinka linii napowietrznej. W wybudowaną kanalizację wtórną, do jednej z trzech rur projektuje się wprowadzić kabel teletechniczny typu XzTKMXpw 10x4x0,8 – o łącznej długości 65 m, licząc odcinki ułożone na słupach i zapasy. W celu przejścia z linii napowietrznej na kablową projektuje się na słupach nr 146 / 77 i 147 / 77, tuż pod poprzecznikami,

zainstalować skrzynki przyłączeniowe z układami zabezpieczeń przepięciowych i przetężeniowych. Szafki powinny być hermetyczne i mieć zamki zabezpieczające przed dostępem osób trzecich. Kabel, doprowadzony do słupa ze studni kablowej rurą RHDPE 40 / 3,7 należy wprowadzić do uprzednio zainstalowanych na słupach, przy pomocy obejm rur stalowych o średnicy 50 mm. Rury te powinny być zamontowane od punktu znajdującego się 0,5 m pod powierzchnią terenu i sięgać do skrzynek zamontowanych na słupie. Połączenie pomiędzy rurą RHDPE 40 / 3,7 a rurą stalową należy wykonać odcinkiem przewodu giętkiego.

W zainstalowanych na słupach skrzynkach teletechnicznych projektuje się na szynach 35 mm, EN 50022, zamontować w każdej ze skrzynek po 10 modułów z portami pomiarowymi i odgromnikami. Wejścia tych modułów połączyć przewodami, o średnicy żyły 1,5 mm, z przewodami linii napowietrznej. Wyjścia modułów połączyć, przewodami o średnicy żyły 0,8 mm, z portami strony liniowej łączówek rozłącznych żelowanych, wyposażonych w szyny uziemiające. Po stronie stacyjnej wyżej wymienionych łączówek, 2 sztuki w każdej z szafek, rozszyć 20 par projektowanego kabla ziemnego, z tym, że 10 par będzie użytkowanych, a 10 pozostanie w rezerwie. Jedną z łączówek w każdej z szafek wyposażać w moduły zabezpieczeń przepięciowo - przetężeniowych. Z uwagi, że do poprawnego funkcjonowania elementów zabezpieczenia przepięciowego niezbędne jest uziemienie o rezystancji $\leq 10 \Omega$ projektuje się wykonanie takiego uziomu u podstawy każdego z dwóch słupów i połączenie go z szyną zbiorczą uziemienia w szafkach zamontowanych na słupach. Projektuje się wykonanie uziemienia za pomocą uziomów pionowych. Przewód łączący pręty uziomu pionowego z szynami zbiorczymi w szafkach powinien być wykonany z miedzi o przekroju co najmniej 16 mm². Uziemiona powinna być także, z obu stron, zapora przeciwwilgociowa projektowanego kabla, a także elementy metalowe zastosowanych skrzynek.

Słupy końcowe projektuje się zaopatrzyć w piorunochrony, które powinny być wykonane zgodnie z PN – 75 / 8984 - 03 Telekomunikacyjne linie napowietrzne.

Urządzenia ochrony odgromowej konstrukcji wsporczych. Przepisy budowy. Elementy te należy połączyć linką miedzianą o przekroju co najmniej 16 mm² z uziomem słupów.

Wszystkie istniejące obwody linii napowietrznej należy zakończyć na słupach nr 146 / 77 i 147 / 77 poprzez zmianę sposobu mocowania przewodów do izolatorów z przelotowego na końcowy. Następnie wykonać odgałęzienia do skrzynki słupowej i zrównoleglic z parami nowo wybudowanego kabla. Po przełączeniu wszystkich linii i sprawdzeniu poprawności funkcjonowania w nowym układzie należy zdemonstrować przewody napowietrzne tego odcinka.

5. Kanalizacja tłoczna ścieków

Pod wydłużanym odcinkiem drogi przechodzi rurociąg tłoczny ścieków DN125PE z przepompowni. Bez przerwy w eksploatacji kanalizacji rurociąg należy zabezpieczyć rurą ochronną dwudzielną z polietylenu HDPE o średnicy zewnętrznej 200 mm i grubości ścianki 14 mm, długości 13,52 m. Rura ochronna ułożona będzie na głębokości 1,49 m od góry nawierzchni drogowej. Rura ochronna wprowadzona zostanie do studzienki kontrolnej o średnicy wewnętrznej 1,00 m i głębokości 2,11 m, z kręgów żelbetowych z włazem kanałowym ciężkim o średnicy 0,60 m. Studzienka pełni rolę sygnalizacyjną oraz przejmującą i wyprowadzającą poza podłoże gruntowe drogi ścieki w razie uszkodzenia przewodowej rury tłocznej pod drogą. Nie projektuje się w studziencie zasuw na rurociągu tłocznym ze względu na możliwość wyłączenia tłoczenia ścieków w przepompowni znajdującej się w odległości 38 m od studzienki.

6. Ogrodzenia

Z rozbudowywaną drogą kolidują ogrodzenie terenu Zakładu „Lipkon” od strony granicy działki nr 25 / 1 oraz usytuowane na działce nr 26 ogrodzenie działki nr 27. Ogrodzenie terenu Zakładu „Lipkon” z siatki zwieńczonej 3 drutami kolczastymi na słupkach stalowych o średnicy 75 mm i wysokości 2,30 m należy rozebrać na długości 47,5 m i przestawić na granicę pomiędzy działkami nr 25 / 1 i 25 / 2, przy

czym ze względu na zły stan należy wymienić siatkę i druty kolczaste. Długość przestawionego odcinka ogrodzenia wyniesie 40 m.

Ogrodzenie działki nr 27 z siatki na słupkach stalowych o średnicy 50 mm i wysokości 2,0 m z podmurówką należy rozebrać na długości 42 m oraz zdemontować bramę przesuwą na wjeździe na posesję (szerokość wjazdu 8,15 m) i przestawić odcinek ogrodzenia tej samej długości na granicę pomiędzy działkami nr 26 i 27.

7. Wycinka drzew i krzewów

Rozbudowa drogi wymaga usunięcia z gruntu zajmowanego na poszerzenie jezdni i pobocze drogi w rejonie zjazdu z drogi nr 3 następujących drzew oznaczonych na planie zagospodarowania terenu:

- nr 1 osika o obwodzie pnia 45 cm na wysokości 1,30 m, rosnąca na działce nr 5 / 1,
- nr 2 osika o obwodzie pnia 72 cm na wysokości 1,30 m, rosnąca na działce nr 5 / 1,
- nr 3 osika o obwodzie pnia 69 cm na wysokości 1,30 m, rosnąca na działce nr 5 / 1,
- nr 4 osika o obwodzie pnia 61 cm na wysokości 1,30 m, rosnąca na działce nr 25 / 2,
- nr 5 osika o obwodzie pnia 60 cm na wysokości 1,30 m, rosnąca na działce nr 25 / 2 oraz zakrzewienia osikowego o powierzchni 2 m² na działce nr 25 / 2.

Likwidacja przeszkód w trójkątach widoczności przejazdu wymaga usunięcia z obszaru kolejowego działki nr 3 wzdłuż linii kolejowej następujących drzew i zakrzewienia:

- od strony Pyrzyc po prawej stronie linii kolejowej (patrząc w kierunku wzrostu kilometracji linii kolejowej) 10 jarzębin o obwodzie pni 45 - 50 cm na wysokości 1,30 m i dzikiej jabłoni o obwodzie pnia 47 cm na wysokości 1,30 m oraz zakrzewienia bzu 89 m², dzikiej czereśni 30 m², dzikiej jabłoni 1 m², róży 33 m² i głogu 25 m²,
- od strony Pyrzyc po lewej stronie linii kolejowej (patrząc w kierunku wzrostu kilometracji linii kolejowej) 2 klony o obwodzie pni 32 cm na wysokości 1,30 m, 3 klony o obwodzie pni 38 cm na wysokości 1,30 m i 2 klony o obwodzie pni 25 cm

na wysokości 1,30 m oraz zakrzewienia bzu 36 m², dzikiej gruszy 25 m², dzikiej czereśni 27 m², róży 69 m² i głogu 48 m²,

- od strony Głazowa po prawej stronie linii kolejowej (patrząc w kierunku wzrostu kilometracji linii kolejowej) zakrzewienia bzu 106 m², dzikiej jabłoni 88 m², róży 96 m² i głogu 116 m²,

- od strony Głazowa po lewej stronie linii kolejowej (patrząc w kierunku wzrostu kilometracji linii kolejowej) zakrzewienia bzu 6 m², lipy 1 m² i głogu 11 m².

Ponadto, usunięcie drzew i krzewów jako usytuowanych bliżej niż 15 m od osi toru kolejowego wymagane jest ze względu na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego zgodnie z § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. Nr 153, poz. 955).

Rozdział 4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

Powierzchnie elementów wchodzących w skład inwestycji drogowej wynoszą:

- jezdnia o 2 pasach ruchu: 415 m²,
- zjazd z drogi nr 3: 146 m²,
- pas postojowy: 111 m²,
- zjazdy na posesje: 177 m²,
- chodnik: 122 m²,
- pobocza: 113 m²,
- zapłytywanie przejazdu kolejowego: 36 m².
- korpus nasypu drogowego bez utwardzonej nawierzchni: 46 m².

Inwestycja wymaga wykonania nasypu drogowego o objętości 55 m³.

Podczas robót nie zachodzi potrzeba zajmowania terenów sąsiednich z działkami wymienionymi do zajęcia na projektowane obiekty.

Rozdział 5. Zabytki i ochrona konserwatorska

Teren, na którym projektowane są obiekty budowlane nie jest wpisany do rejestru zabytków, ani nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Rozdział 6. Zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników drogi gminnej i jej otoczenia

Projektowane zagospodarowanie dla zakresu inwestycji drogowej objętego niniejszym projektem, ale bez możliwości dopuszczenia ruchu pojazdów drogowych przez przejazd ze względu na brak kontynuacji drogi na działkach w obrębie ewidencyjnym Osetna, nie wywołuje nowych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych i istniejących obiektów budowlanych oraz ich otoczenia. Poprawa parametrów użytkowych drogi i zjazdów, poprawa stanu technicznego drogi i zjazdów, budowa chodnika, pasa postojowego i ulepszonych poboczy, zorganizowanie ruchu drogowego na drodze i na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 3 z poprawieniem widoczności na skrzyżowaniu poprzez wycinkę drzew, urządzenie przejazdu kolejowego w miejscu obecnego „dzikiego przejścia” przez tor spowodują polepszenie sytuacji w zakresie zagrożenia wypadkiem oraz udogodnień komunikacyjnych dla kierujących pojazdami, użytkowników nieruchomości zlokalizowanych przy drodze i pieszych. Na terenie planowanej inwestycji nadal występować będą typowe i niemożliwe do całkowitego wyeliminowania dla obiektów jakimi są droga i linia kolejowa zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych i istniejących obiektów budowlanych oraz ich otoczenia takie jak: hałas, drgania, zanieczyszczenia powietrza, narażenie na wypadek spowodowany użytkowaniem drogi (ruchem drogowym) i spływaniem z

jezdni wód opadowych. Po wybudowaniu projektowanego odcinka drogi nie zostaną wykorzystane jeszcze maksymalnie dopuszczalne standardowe parametry eksploatacyjne drogi z powodu braku bezpośredniej sieci drogowej za przejazdem.

Zasięg obszaru, na który na projektowanym przejeździe będzie bezpośrednio oddziaływać prowadzony ruch kolejowy po torze szlakowym linii kolejowej wynika z wymogów zachowania odległości zatrzymania się pojazdów i pieszych określonych znakami drogowymi przed przejazdem.

Eksploatacja budowli drogowej i przejazdu kolejowego nie powoduje powstawania odpadów za wyjątkiem odpadów powstających przy remontach nawierzchni drogowej i przejazdowej. Pozostające po wymianie uszkodzone elementy płytowe drogowe i przejazdowe oraz brukowa kostka betonowa stanowią będą odpad inny niż niebezpieczny i obojętny (kod 17 01 01), w ramach odzysku poprzez recykling uzyskane zostaną gruz betonowy (do utwardzania powierzchni, do celów drogowych lub fundamentowania) i złom stalowy hutniczy (odpad inny niż niebezpieczny i obojętny o kodzie 17 04 05, przeznaczony do sprzedaży).

Inwestycja drogowa na wykorzystywanym transportowo terenie nie będzie miała wpływu na naruszenie naturalnego ukształtowania powierzchni ziemi.

W trakcie eksploatacji budowli drogi i przejazdu nie wystąpi zapotrzebowanie na wodę. Nie wystąpi techniczna potrzeba odwadniania podtorza kolejowego. Nie wystąpią ścieki z kolejowych budowli i urządzeń oraz odwodnień budowlanych.

Odzyskana gleba uprawna z usuwanych gruntów próchnicznych wykorzystana zostanie na miejscu robót do umacniania skarp niewielkich nasypów drogowych.

Projektowany obiekt budowlany nie jest usytuowany na obszarze Natura 2000. Najbliższy obszar Natura 2000 oznaczony kodem PLH 320014 z nazwą „Pojezierze Myśliborskie” znajduje się w odległości 1,7 km od projektowanego obiektu budowlanego, który nie będzie oddziaływać na ten obszar.