

Zawartość opracowania

1.	Oświadczenia			
2.	Zawartość opracowania z opisem technicznym			
3.	Bioz			
4.	Uzgodnienie - Wojewódzki Konserwator Zabytków w Toruniu			
5.	Uzgodnienie – Zakład Gospodarki Komunalnej we Więcborku			
6.	Uzgodnienie Geometrii drogi przez Starostwo Powiatowe w Sępólnie Kraj.			
7.	Uzgodnienie Gminy Więcbork			
8.	Uzgodnienie ZDW Bydgoszcz wraz z opinią Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu			
9.	Projekt zagospodarowania terenu	1:500	rys. 1	
10.	Profil podłużny	1:50/500	rys. 2	
11.	Przekroje normalne	1:50	rys. 3	

Opis techniczny

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 020216C RELACJI RUNOWO KRAJEŃSKIE - PUSZCZA - KATARZYNIĘC ORAZ DROGI LOKALNEJ (WEWNĘTRZNEJ) RUNOWO KRAJEŃSKIE - RUNOWO KRAJEŃSKIE KOLONIA W ZAKRESIE WŁĄCZENIA DO DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 242 ŁOBŻENICA - WIĘCBORK

1. Podstawa opracowania

- Umowa zawarta z Zamawiającym – Gminą Więcbork;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz.U.2019.1643 z 1 sierpnia 2019 roku,
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDP Warszawa 2001;
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych – GDDP Warszawa 2001;
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych – Transprojekt 1979;
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- Opinia geotechniczna z grudnia 2019r. oprac. przez Pracownię Geologiczną „Gruntownia”;
- Decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego SB.6733.13.2020 z dnia 03.06.2020,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego.

2. Opinia geotechniczna

Opinię geotechniczną opracowano na podstawie wykonanych badań podłoża gruntowego dla projektowanego układu drogowego.

Projektuje się wykonanie drogi o nawierzchni z betonu asfaltowego.

W budowie geologicznej dokumentowanego terenu w strefie przypowierzchniowej do głębokości wykonanych wierceń tzn. 2,0 m p.p.t. wyróżniono osady czwartorzędowe holocenu i plejstocenu.

Nasypy niebudowlane (NN) do głęb. 0,6m – to wysoce niejednorodna mieszanina piasków drobnych i humusowych i piasków gliniastych humusowych i na pewnych odcinkach szutru. Z uwagi na swój niejednorodny skład ich górna warstwa do głębokości 0,6m nie powinna stanowić bezpośredniego podłoża dla projektowanych nawierzchni utwardzonych. W tym celu do głębokości 0,6m należy usunąć grunt nieprzydatny a w jego miejsce ułożyć grunt piaszczysty. Nowe podłoże zagęścić zagęszczarkami i walcami.

Dla otworów 1 następną warstwą są piaski drobne oraz piaski pylaste w stanie średniozagęszczonym przewarstwione piaskami gliniastymi i pyłami. Charakteryzują się różnym stopniem zagęszczenia I_d od 0,4 do 0,55. Głębokość zalegania od 0,6 do 1,7m. Dalej do głębokości wierceń zalega glina piaszczysta z piaskami gliniastymi.

W okresie prowadzenia prac terenowych tj.: grudzień 2019r do wody gruntowej dowiercono się na głębokości 1,04 - 1,79 mppt.

Stwierdza się występowanie dobrych warunków gruntowo – wodnych.

Z uwagi na istniejące warunki gruntowo-wodne oraz charakter robót (płytkie roboty ziemne o głębokości max. do 0,8m poniżej terenu projektowanego), obiekt budowlany zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej.

3. Zakres robót

Przedmiotem inwestycji jest budowa drogi gminnej w zakresie włączenia do DW242 na dz. 319/1.

Szerokość istniejącego pasa drogowego jest wystarczająca do realizacji projektowanej drogi.

Zakresem objęto branżowe roboty drogowe związane z:

- wykonaniem robót ziemnych;
- budową pełnej konstrukcji nawierzchni jezdni;
- wykonaniem utwardzonych tłuczniem poboczy,
- wykonanie oznakowania pionowego na przedmiotowym obszarze,
- robotami wykończeniowymi.

4. Roboty ziemne, roboty rozbiórkowe

Roboty ziemne polegać będą na wybraniu gruntów nieprzydatnych do celów budowlanych, dowóz gruntu piaszczystego na nasypy oraz wykonaniu koryta pod projektowane nawierzchnie jezdni.

5. Opis do projektu zagospodarowania

5.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Droga objęta opracowaniem znajduje się w gminie Więcbork i łączy miejscowości Runowo i Puszcza. Część drogi funkcjonuje jako publiczna a część jako niepubliczna. Swoją początek ma na skrzyżowaniu z DW 242 a koniec przy skrzyżowaniu z drogą na Czarmuń. Droga wojewódzka nr 242 tworzy skrzyżowanie z drogą niepubliczną Runowo- Runowo Kolonia. Wokół drogi istnieje rzadka zabudowa jednorodzinna oraz pola uprawne.

Obecną nawierzchnię tworzy mieszanina tłuczni, kamieni i piasku. Wzdłuż drogi rosną drzewa.

5.2. Stan istniejącego uzbrojenia

W pasie drogowym znajdują się następujące sieci uzbrojenia:

- sieć wodociągowa;

Do projektu dołączono uzgodnienia branżowe związane z przedmiotowym zadaniem. Na przedmiotowym odcinku nie występują kolizje z istniejącym uzbrojeniem terenu.

5.3. Projektowane zagospodarowanie

5.3.1. Opis ogólny części drogowej

Parametry drogi wojewódzkiej

- Prędkość projektowa: $V_p = 60 \text{ km/h}$
- Kategoria i klasa drogi: droga wojewódzka nr 242 klasy G, obszar niezabudowany

Parametry drogi gminnej niepublicznej (droga wewnętrzna)

- Prędkość projektowa: $V_p = 40 \text{ km/h}$
- Kategoria i klasa drogi: droga gminna klasy L, teren zabudowany

Celem opracowania jest budowa włączenia drogi gminnej do drogi wojewódzkiej nr 242. Z uwagi na to, że droga gminna funkcjonuje jako niepubliczna włączenie do drogi wojewódzkiej będzie miało charakter zjazdu publicznego. Droga obsługiwać będzie lokalnych mieszkańców. Będzie posiadać nawierzchnię z betonu asfaltowego. Po obu stronach drogi zaprojektowano pobocza utwardzone z kruszywa łamanego stabiliz. mech. gr. 15cm. Szerokość poboczy to 0,75m. Na włączeniu do DW242 jezdnia będzie wyokrąglona łukami $R=8,0\text{m}$.

5.3.2. Profil podłużny

Rozwiązania wysokościowe zostały dostosowane do istniejącego terenu. Spadek podłużny na włączeniu wynosić będą 0,48%.

5.3.3. Przekrój poprzeczny

Na całej długości drogi projektuje się przekrój drogowy z obustronnymi poboczami utwardzonymi. Szerokość drogi niepublicznej wynosić będzie 5,0m.

Droga będzie miała spadek poprzeczny daszkowy 2%. Na włączeniu do DW242 jezdnia będzie wyokrąglona łukami $R=8,0\text{m}$.

5.3.4. Konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano na całej długości drogi a także na włączeniu do DW242 jednakową konstrukcję nawierzchni.

Przyjęte grubości warstw nawierzchni:

- Nawierzchnia drogi:

– w-wa ścieralna z bet. asfaltowego AC8S	5 cm
– w-wa wiążąca z bet. asfaltowego AC11W	4 cm
– podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (0/31,5)	25 cm
– wzmocnienie podłoża mieszanką związaną cementem C3/4	15 cm
razem grubość	49 cm
• Pobocze utwardzone kruszywem	
– Pobocze z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (0/31,5)	15 cm
razem grubość	15 cm

5.4. Zestawienie powierzchni

– Pobocza utwardzone kruszywo łamane	30 m ²
– Droga – włączenie do DW242	52 m ²
Razem powierzchnia objęta opracowaniem	82 m²

6. Wpływ inwestycji na środowisko z charakterystyką ekologiczną

(wg ustawy Prawa Budowlanego art. 34 ust. 3 pkt. 2 z dnia 7 lipca 1994 roku
Ze zmianami - Dz. U. z 2019 r. poz. 1186, 1309, 1524, 1696, 1712, 1815, 2166, 2170, z 2020 r. poz. 148,
471, 695, 782, 1086.)

Zakres robót oraz opis zagospodarowania podano w punktach 3 i 5.

Realizacja projektu spowoduje poprawę warunków komunikacyjnych w odniesieniu do stanu istniejącego. Po wybudowaniu ulicy zmniejszy się zapylenie na odcinku nieutwardzonym.

Oddziaływanie planowanej budowy nie pogorszy standardu stanu istniejącego.

Inwestycja wykonywana będzie w granicach Krajeńskiego Parku Krajobrazowego.

Planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją znacząco oddziałującą na środowisko. Nie będzie powodować powstania nowych warunków a w szczególności w zakresie klimatu akustycznego.

W trakcie robót związanych z przebudową wystąpią zwiększone natężenia hałasu, zapylenia.

Związane to jest z wykonaniem robót ziemnych i nawierzchniowych oraz zastosowaniem sprzętu drogowego typu pojazdy ciężarowe, koparki, zagęszczarki, walce, przycinarki prefabrykatów. Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe i nie wystąpi w okresie bieżącej eksploatacji drogi po zakończonych robotach. Zasięg uciążliwości akustycznej określa się na około 100-150 m od placu budowy.

Na obecnym etapie inwestycji trudno jest ocenić wpływ zaplecza budowy na środowisko. Prace na placu budowy nie powinny spowodować powstawania istotnych ilości ścieków. Lokalnie niewielkie zaplecza budowy służyć będą, jako miejsca postojowe maszyn i pojazdów i zaplecze socjalne pracowników. Miejsce składowania materiałów budowlanych wynikać będzie z organizacji placu budowy Wykonawcy. Na obecnym etapie projektu nie jest możliwe określenie dokładnego ich składowania. Należy założyć, że prefabrykaty rozkładane będą wzdłuż frontu robót.

Organizacja placu budowy uwzględniać będzie wymagania ochrony środowiska w zakresie gospodarki odpadami. Gospodarkę odpadami powstającymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy prowadzić w sposób gwarantujący minimalne zagrożenie dla środowiska, zgodnie z obowiązującymi przepisami, które reguluje Ust. z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tekst jednol. Dz.U. 2020 poz. 797).

7. Wpływ eksploatacji górniczej

Projektowana droga i zjazdy są poza strefą eksploatacji górniczej.

8. Informacja o obszarach chronionych

Mimo, że inwestycja wykonywana będzie w granicach Krajeńskiego Parku Krajobrazowego to jest znacznie oddalona od najbliższego obszaru z wykazu „Natura 2000”.

9. Zabezpieczenie p-poż.

Zabezpieczenie p-poż. nie dotyczy dróg. Projektowana nawierzchnia ulicy zapewnia nośność umożliwiającą przejazd pojazdów Straży Pożarnej.

10. Strefa ochronny konserwatorskiej

Projektowany chodnik i zjazdy znajduje się w strefie „B” ochrony konserwatorskiej oraz poza strefą ochrony archeologicznej. Zgodnie z opinią 219/2020 (załączono w projekcie):

W przypadku natrafienia podczas prac ziemnych na obiekt posiadający cechy zabytku wymagane jest zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 23 lipca 2003 o ochronie zabytków i opiece nad nimi:

- Wstrzymanie wszelkich robót mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot
- Zabezpieczyć przy użyciu dostępnych środków przedmiot i jego miejsce odkrycia,
- Niezwłocznie zawiadomić właściwego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków a jeżeli nie jest to możliwe Burmistrza

11. Wycinka drzew

Projekt nie przewiduje wycinki drzew.

12. Organizacja ruchu drogowego

Przebudowa drogi powoduje zmiany w stałej organizacji ruchu drogowego. Opracowanie takiego projektu stanowi odrębne opracowanie.

13. Odwodnienie nawierzchni

Nawierzchnię projektuje się odwodnić powierzchniowo poprzez nadanie jej spadków poprzecznych i podłużnych w kierunku istniejącego pobocza i skarp i istniejących rowów wzdłuż drogi wojewódzkiej na podstawie art. 234 punkt 1 i 2 Prawa Wodnego - (na podstawie art. 234 punkt 1 i 2 Prawa Wodnego - Dz. U. 2018 poz. 2268). Skarpy i istniejące rowy będą oczyszczone i wyprofilowane.

Wody opadowe z terenów zewnętrznych tj. działek przyległych odprowadzane będą powierzchniowo w granicach swoich działek i nie będą odprowadzane na teren pasa drogowego (na podstawie art. 39 ustawy z dnia 21 marca 1985r o drogach publicznych - Dz. U. 2019 poz. 698)

14. Uwagi

- Wszystkie roboty wykonać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami oraz zgodnie z wymogami określonymi w szczegółowych specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót.
- Przed rozpoczęciem prac budowlanych Wykonawca musi uzyskać zezwolenie zarządcy drogi na prowadzenie robót w pasie drogowym zgodnie z art. 40 ust. 1 i ust 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych z późn. zmianami.

Opracował

inż. Janusz Jurkiewicz

Opracował

mgr inż. Sławomir Grabowski