

Nazwa zadania: Modernizacja drogi dojazdowej do gruntów rolnych w technologii nawierzchni bitumicznej realizowanej dwuwarstwowo, składającej się z warstwy wiążącej i ścieralnej, o minimalnej łącznej grubości warstw 6 cm i długości 0,850 km w obrębie geodezyjnym Zakrzewek cz. dz. nr 135 i dz. nr 210, 144/3, 144/4.

Obiekt: Droga dojazdowa do gruntów rolnych na trasie Zakrzewek – Nowy Dwór - Zboże.

Lokalizacja: dz. Nr ew. 144/3; 144/4; 135; 210, obręb Zakrzewek

Inwestor: Gmina Więcbork ul. Mickiewicza 22, 89 – 410 Więcbork

Opracował: Michał Bąk

Więcbork, maj 2015r

Spis treści:

1. Opis techniczny
2. Plan zagospodarowania terenu
3. Przekrój
4. Uzgodnienie ORANGE

OPIS TECHNICZNY

Do projektu zagospodarowania terenu opracowanego dla zamierzenia inwestycyjnego p.n: „Modernizacja drogi dojazdowej do gruntów rolnych w technologii nawierzchni bitumicznej realizowanej dwuwarstwowo, składającej się z warstwy wiążącej i ścieralnej, o minimalnej łącznej grubości warstw 6 cm i długości 0,850 km w obrębie geodezyjnym Zakrzewek cz. dz. nr 135 i dz. nr 210, 144/3, 144/4”.

Przedmiot inwestycji:

Projekt obejmuje przebudowę drogi gminnej Nr 020206C od km 1+350 do km 1+890 oraz od km 1+940 do km 2+250 co daje łącznie odcinek o długości 850m i szer. 3,5m.

Inwestycja obejmuje teren działek nr ew. 144/3; 144/4; 135; 210, obręb Zakrzewek.

Zakres projektu przewiduje rozwiązanie następujących tematów:

- przebudowę nawierzchni drogi gminnej z tłuczniowej na bitumiczną w istniejących granicach pasa drogowego (bez korekty granic działek),
- wykonanie obustronne utwardzenia poboczy drogi kruszywem łamanym z drobną korektą rowów odwadniających w istniejących granicach pasa drogowego (bez korekty granic działek),
- wykonanie utwardzenia masą bitumiczną zjazdów do posesji i na drogi gruntowe w istniejących granicach pasa drogowego wraz z obustronnym utwardzeniem poboczy kruszywem łamanym.

Roboty budowlane będą wykonywane przez Firmę specjalistyczną na zgłoszenie robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę w Starostwie Powiatowym w Sępólnie Kraj.

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko jak też nie dostarczy zagrożenia dla życia, zdrowia i higieny w otoczeniu środowiska.

Planowana inwestycja nie należy do przedsięwzięć, o których mowa w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r., poz. 1235 z późn. zm.) i nie znajduje się w katalogu zawartym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U z 2010r., Nr 213, poz.1397 z późn. zm.);

Ponadto nie jest bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000, gdyż nie jest lokalizowane na tym obszarze oraz nie będzie wywierało nań żadnego wpływu. **W związku z powyższym uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie jest wymagane.**

Lokalizację przedsięwzięcia przedstawia plan zagospodarowania terenu - rys. nr 1 w skali 1:1000.

Stan istniejący i uzasadnienie celowości zadania:

Zgodnie z wypisem z rejestru gruntów działki są zakwalifikowane jako dr - drogi. Obecnie analizowana droga ma nawierzchnię z kruszywa wapiennego. Droga ta do tej pory nie była przebudowywana, a jej pas drogowy nie jest właściwie zagospodarowany. Ponadto zagospodarowanie pasa drogowego pozostawia wiele do życzenia (nieregularność szerokości jezdni, źle funkcjonujące odwodnienie korony drogi poprzez podebrane lub zawyżone i zakrzaczone pobocza, które w skrajnych przypadkach są szczątkowe.

Jako, że droga, o której mowa spełnia również rolę drogi transportu m. in. rolniczego i jest użytkowana najczęściej przez wielkogabarytowe ciągniki i inne maszyny rolnicze, to tym samym dochodzi do dalszej dewastacji jej istniejącej nawierzchni gruntowej

Zagospodarowanie projektowane:

Opracowanie niniejsze obejmuje przebudowę drogi gminnej na odcinku 850m z nawierzchni tłuczniowej na drogę o nawierzchni bitumicznej i utwardzonych poboczach, przebudowy wjazdów do posesji i skrzyżowań z lokalnymi z lokalnymi drogami.

Tak więc, po właściwym oznakowaniu miejsca robót i przeprowadzeniu robót pomiarowych, należy:

- Wykonać wytyczenie geodezyjne,
- Usunąć dzikie zakrzaczenia pozostające w kolizji z planowanymi robotami drogowymi,
- Wyrównać istniejącą podbudowę poprzez nałożenie kruszywa łamanego frakcji 0 – 31,5 mm o średniej grubości 10 cm,
- Ułożyć warstwę wiążącą z mieszanki mineralno – bitumicznej gr. 3,0cm,
- Ułożyć warstwę ścieralną z mieszanki mineralno – bitumicznej gr. 3,0cm,
- Wykonać utwardzenie poboczy o gr. 10,0 cm na szer. 0,5m obustronnie z kruszywa łamanego frakcji 0,31,5mm,
- Wykonać zjazdy z drogi - wyrównać istniejącą podbudowę poprzez nałożenie kruszywa łamanego frakcji 0 – 31,5 mm o średniej grubości 10 cm i ułożyć masę bitumiczną dwuwarstwową o łącznej gr. 6,00cm ,
- Przeprowadzić roboty wykończeniowe i pomiarowe (inwentaryzacja powykonawcza).

Podsumowując niniejsze zadanie ma na celu m.in.:

1. wprowadzenie lokalnego ładu w zagospodarowaniu przestrzennym,
2. podniesienie standardu terenu,
3. podniesienie komfortu korzystania z terenu,
4. podniesienie estetyki otoczenia,

Ponadto inwestycja nie przewiduje inwazyjnej ingerencji w istniejące uzbrojenie terenu. Gwarantuje się również nienaruszalność wykształtowanych form przyrodniczych (poza niezbędnymi wycinkami zakrzaczeń kolizyjnych).

Ochrona zabytków

Obszar na którym projektowane jest przedmiotowe zadanie nie wchodzi w obręb żadnej ze tref ochrony konserwatorskiej. Jeżeli jednak w trakcie prac ziemnych odkryty zostanie przedmiot posiadający cechy zabytku, należy wstrzymać roboty ziemne, a przedmiot i miejsce znalezienia zabezpieczyć i niezwłocznie powiadomić o tym fakcie właściwego Konserwatora Zabytków lub

Burmistrza Więcborka (zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami – Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568, z późn. zm.).

Podstawowe założenia projektowe:

1. Projektuje się przebudowę drogi gminnej w istniejącym pasie drogowym:.
2. Podbudowa gr. 10 cm. z kruszywa łamanego frakcji 0 – 31, 5 mm
3. Warstwa wiążąca z mieszanki mineralno - bitumicznej gr. 3,0cm
4. Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno – bitumicznej gr. 3,0cm
5. Utwardzenie pobocza obustronne z kruszywa łamanego o gr. 10,0cm i szer. 0,5m
6. Wykonanie zjazdów na drogi gminne i posesje z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0 – 31, 5 mm wraz z utwardzeniem mieszanką mineralno - bitumiczną dwuwarstwową łącznej gr. 6 cm ;
7. Odwodnienie – oparte na układzie grawitacyjnym. Tym samym wody opadowe uregulowaną płaszczyzną spadku poprzecznego jezdni oraz częściowo jej spadkami podłużnymi, sprowadzone zostaną na teren przyległy (rowy).
8. Szerokości drogi utwardzonej 3,50m.

Profile podłużne i poprzeczne:

Niweleta zgodna z istniejącą nawierzchnią drogi.

Przekrój konstrukcyjny drogi (jezdni):

1. Istniejąca nawierzchnia gruntowa
2. Podbudowa gr. 10 cm. z kruszywa łamanego frakcji 0 – 31, 5 mm
($850,0 \text{ m} \times 3,50 \text{ m} \times 0,10 \text{ m} = 2975 \text{ m}^2$ co daje **297,5m³ kruszywa**)
3. Warstwa wiążąca z mieszanki mineralno - bitumicznej gr. 3cm
($850,0 \text{ m} \times 3,5 \text{ m} \times 0,03 \text{ m} = 2975 \text{ m}^2$ co daje **89,25m³ mieszanki**)
4. Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno – bitumicznej gr. 3,0cm
($850,0 \text{ m} \times 3,5 \text{ m} \times 0,03 \text{ m} = 2975 \text{ m}^2$ co daje **89,25m³ mieszanki**)
5. Pobocze obustronne z kruszywa łamanego o gr. 10,0cm i szer. 0,5m
($850,0 \text{ m} \times 0,5 \text{ m} \times 2 \times 0,10 \text{ m} = 850,0 \text{ m}^2$ co daje **85,0m³ kruszywa**)

Przekrój konstrukcyjny drogi (zjazdy):

1. Istniejąca nawierzchnia gruntowa
2. Podbudowa gr. 10 cm. z kruszywa łamanego frakcji 0 – 31, 5 mm

Zjazd nr 1 $(3,5\text{m} \times 10,00\text{ m} + 4,00\text{m}^2) = 39,00\text{m}^2$

Zjazd nr 2 $(3,5\text{m} \times 1,50\text{m} + 1,50\text{m}^2) = 6,75\text{m}^2$

Zjazd nr 3 $(4,50\text{m} \times 2,50\text{m} + 1,00\text{m}^2) = 12,25\text{m}^2$

Zjazd nr 4 $(3,50\text{m} \times 2,50\text{m} + 4,00\text{m}^2) = 12,75\text{m}^2$

Zjazd nr 5 $(3,00 \times 1,00 + 1,00\text{m}^2) = 4,00\text{m}^2$

(CO RAZEM DAJE **74,75m²** x 0,10 m = **7,48m³** kruszywa)

3. Warstwa wiążąca z mieszanki mineralno - bitumicznej gr. 3cm

$(74,75\text{m}^2 \times 0,03\text{m} = \text{co daje } \mathbf{2,24\text{m}^3} \text{ mieszanki})$

4. Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno – bitumicznej gr. 3,0cm

$(74,75\text{m}^2 \times 0,03\text{m} = \text{co daje } \mathbf{2,24\text{m}^3} \text{ mieszanki})$

5. Pobocza obustronne z kruszywa łamanego o gr. 10,0cm i szer. 0,5m

$(10,00\text{m} + 1,50\text{m} + 2,50\text{m} + 2,50\text{m} + 1,00\text{m}) = 17,50\text{m} \times 0,5\text{m} = 8,75\text{m}^2 \times 2 = 17,50\text{m}^2 \times 0,10\text{m}$ co daje **1,75m³** kruszywa)

Roboty przygotowawcze:

Do kategorii robót przygotowawczych należą m. inn. roboty pomiarowe, których przeprowadzenie ma na celu wyznaczenie położenia obiektu na gruncie wraz z wyznaczeniem jego geometrii oraz charakterystycznych punktów wysokościowych. Ponadto do robót przygotowawczych należą roboty związane z usunięciem dzikiego zakrzaczenia pozostającego w kolizji z planowanymi robotami drogowymi.

Roboty ziemne;

Po zakończeniu robót przygotowawczych przeprowadzić należy roboty ziemne związane z załadunkiem i wywiezieniem nadmiaru gruntu w celu przygotowania podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni drogi. Nadmiar gruntu z wykopów przetransportować należy poza teren budowy. Zabrania się składowania nadmiaru gruntu w obrębie pasa drogowego.

Po wykonaniu robót ziemnych należy wyprofilować i zagęścić podłoże rodzime pod warstwy konstrukcyjne drogi.

Krawężniki i obrzeża: - nie występują

Podbudowa:

Podbudowę wykonać z materiału omawianego na wstępie opracowania, zachowując grubość warstwy po zaklinowaniu i zagęszczeniu równą 10 cm. z kruszywa łamanego frakcji 0, 31, 5 mm.

Nawierzchnia jezdna:

Nawierzchnię jezdnią stanowić masa mineralno – bitumiczna o łącznej grubości 6 cm.

Odwodnienie:

Projektowane odwodnienie oparte na układzie grawitacyjnym. Tym samym wody opadowe uregulowaną płaszczyzną spadku poprzecznego jezdni oraz częściowo spadkami podłużnymi, sprowadzone zostaną na teren przyległy 9rowy0.

Organizacja ruchu:

Organizacja ruchu nie ulegnie zmianie, droga nadal dwukierunkowa.

Roboty porządkowe:

Do kategorii projektowanych robót porządkowych zalicza się roboty mające na celu przywrócenie miejsca robót i terenu przyległego do należytego porządku. Po wykonaniu wszystkich robót należy zlecić uprawnionemu geodecie wykonanie inwentaryzacji powykonawczej.

Opracował: