

Spis treści do opisu technicznego

1.	Przedmiot i cel opracowania.....	2
2.	Podstawa opracowania.....	2
3.	Stan istniejący.....	3
4.	Zakres robót do realizacji w ramach przebudowy drogi powiatowej.....	3
5.	Parametry techniczne oraz geometryczne.....	4
6.	Rozwiązania sytuacyjne.....	4
7.	Projektowana niweleta.....	5
8.	Działania w zakresie ochrony środowiska.....	5
9.	Informacje o obszarze oddziaływania.....	6
10.	Uwagi realizacyjne.....	6
11.	Oddziaływanie opracowania na uzbrojenie terenu.....	6

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt „**Przebudowa drogi gminnej w m. Elgiszewo dz. nr 279/3**”

od km 0+000 do km 0+285 długości 285m

w miejscowości Elgiszewo gmina Ciechocin.

Na całej długości projektowanej drogi (od km 0+000 do km 0+285), projektuje się szerokość nawierzchni 4,0m warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC8S grubości 5 cm.

Początek projektowanego odcinka zlokalizowany jest w km 0+000 w obrębie skrzyżowania z drogą bitumiczną (działka nr 96) w miejscowości Elgiszewo gmina Ciechocin. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 0+285 na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 110414C.

Trasa w całości przebiega przez tereny administracyjnie znajdujące się w m. Elgiszewo gmina Ciechocin, powiat Golubsko Dobrzyński obręb: 0002 Elgiszewo, działka nr 279/3

Granice terenu inwestycji przedstawiono na mapie ewidencyjnej w wypadku sporów na gruncie Gmina zobowiązana jest wznowić sporne granice.

Celem projektowanej przebudowy jest poprawa stanu technicznego nawierzchni drogi, poprzez ułożenie warstwy ścieralnej na uprzednio przygotowanej konstrukcji nośnej drogi.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Niniejszy projekt został wykonany w oparciu o:

- Umowa z Urzędem Gminy w Ciechocinie,
- Aktualne mapy ewidencyjne w skali 1:2000
- Katalog Wzmocnień i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, GDDP, Warszawa 2001r.,

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14.05.1999r.),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane,
- Ustawa z dnia 23 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- Obowiązujące normy, wytyczne i zalecenia przy projektowaniu.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Przebudowana droga gminna w miejscowości Elgiszewo pod względem administracyjnym usytuowana jest na terenie województwa kujawsko – pomorskiego, w obrębie powiatu golubsko - dobrzyńskiego na terenie gminy Ciechocin.

Droga przebiega przez miejscowość Elgiszewo. Teren zabudowany charakteryzuje się zabudową rodzinną i siedliskową oraz obszarami leśnymi. Miejscowość cechuje się wiejskim typem zagospodarowania, przeważa w nich zabudowa mieszkaniowa. Droga w terenie zabudowanym przebiega przez tereny rolne – uprawowe i leśne.

Przekrój poprzeczny

Na przebudowywanym odcinku drogi w obszarze zabudowanym występuje przekrój drogowy. Droga posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną kruszywem wapiennym.

Szerokość istniejącej nawierzchni na odcinku objętym projektem wynosi 4,0-5,0 m.

Zatoki autobusowe

Na projektowanym odcinku niezabudowanym brak jest zatok autobusowych. Nie występują przystanki autobusowe.

Odwodnienie

Na większości odcinka drogi objętego projektem przebudowy nie występują rowy drogowe. Brak kanalizacji deszczowej. Występuje odwodnienie powierzchniowe na pobocze drogi.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię gruntową powierzchniowo ulepszoną kruszywem wapiennym. W przekroju poprzecznym i podłużnym występują znaczne deformacje wymagające dużych nakładów zapewniających jej należyte użytkowanie. Liczne wyboje i koleiny wymagają systematycznych zabiegów wyrównywania i uzupełniania ubytków materiałem z którego nawierzchnię zbudowano.

Wszystkie wymienione uszkodzenia nawierzchni występują z różnym natężeniem i różną intensywnością

4. ZAKRES ROBÓT DO REALIZACJI W RAMACH PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ

W ramach projektu przebudowy drogi gminnej przewidziano wykonanie poniższych zadań:

- Wzmocnienie podbudowy,
- Wykonanie nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego szerokości 4,0m,
- Regulację studni.

5. PARAMETRY TECHNICZNE ORAZ GEOMETRYCZNE

PARAMETRY TECHNICZNE

Podstawowe parametry techniczne przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu przebudowy drogi:

- | | |
|-----------------------|---|
| – kategoria drogi | - gminna, |
| – klasa drogi | - D - dojazdowa, |
| – obciążenie | - 80 kN/oś, |
| – prędkość projektowa | - 30/40 km/h, |
| – prędkość miarodajna | - 50/80 km/h, |
| – kategoria ruchu | - KR1, |
| – przekrój poprzeczny | - jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu (po jednym dla każdego kierunku ruchu), |

PARAMETRY GEOMETRYCZNE

Przyjęto następujące parametry geometryczne projektowanego odcinka drogi:

- szerokość pasa ruchu:
 - 2,0 m (przekrój drogowy),
- szerokość pobocza gruntowego zmienna – 0,5 m,
- pobocza wyprofilowane ze spadkiem do 4%.

6. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

Rozwiązania sytuacyjne przebudowywanej trasy przedstawiono na rys. nr 1.2 – projektu zagospodarowania terenu.

Początek przebudowanego odcinka zlokalizowany jest w km 0+000, koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 0+285.

Wszystkie rozwiązania sytuacyjne zostały zaprojektowane z uwzględnieniem postulatów Urzędu Gminy w Ciechocinie.

6.1 *Trasa zasadnicza*

W łuku zmiana pochylenia poprzecznego realizowana jest na krzywych przejściowych oraz na istniejącej szerokość jezdni na łuku (bez poszerzenia jezdni).

6.2 *Skrzyżowania z drogami bocznymi*

W ramach niniejszego projektu nie ma zlokalizowanych istniejących skrzyżowań i nie doprojektowano zjazdów.

7. PROJEKTOWANA NIWELETA

Przekrój podłużny przebudowywanej drogi wpasowany w istniejący teren wyniesiony zgodnie z przekrojami.

Drogę w przekroju podłużnym wpasowano w istniejącą niweletę.

8. DZIAŁANIA W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA

Istniejące obciążenie środowiska

Stan techniczny nawierzchni drogi na odcinku objętym projektem jest zły. Nawierzchnia drogi jest skoleinowana oraz występują nierówności poprzeczne i ubytki w nawierzchni. Z tej przyczyny następuje zwiększenie emisji hałasu i drgań wywoływanych przez poruszające się pojazdy. Nawierzchnia gruntowa powoduje zwiększoną emisję spali z uwagi na zwiększone opory toczenia pojazdów kołowych.

Określenie wpływu inwestycji na jakość powietrza

Przebudowa drogi nie będzie przyczyną wzrostu stężeń zanieczyszczeń atmosferycznych ze względu na brak zmiany natężenia ruchu na projektowanym odcinku spowodowanej przeprowadzeniem inwestycji. Można oczekiwać zmniejszenia zanieczyszczeń dzięki

upłynnieniu ruchu (ograniczenie konieczności hamowania, zatrzymywania się i ponownego ruszania pojazdów) oraz zmniejszenie oporów toczenia.

Określenie wpływu inwestycji na hałas

Przebudowa drogi wpłynie na poprawę płynności ruchu – tym samym nie pogorszy już panujących warunków akustycznych, a wręcz wpłynie na ich polepszenie. Poprawa stanu nawierzchni drogi zmniejszy hałas pochodzący od silników – dzięki możliwości jednostajnego poruszania się pojazdów, oraz hałas powstający na skutek tarcia opon o nawierzchnię i uderzeń spowodowanych nierównościami i ubytkami w nawierzchni.

Zmniejszenie emitowanego hałasu do wartości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu nie wymaga zastosowania ekranów akustycznych, dodatkowo lokalizacja ich ze względów technicznych nie jest możliwa do zrealizowania.

Określenie wpływu inwestycji na wody podziemne i powierzchniowe

Inwestycja nie zagraża ani zubożeniu zasobów wód powierzchniowych i podziemnych, ani ich jakości, bowiem spływy opadowe będą odprowadzane do trawiastych poboczy drogowych i dalej w miarę możliwości do istniejących cieków (w trakcie filtracji przez darninę albo przez warstwę chłonną, torfową lub torfowo – piaskową ścieki oczyszczają się – stężenie zawiesin ogólnych spada poniżej wartości dopuszczalnych).

Eliminuje to możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych. Poprawa stanu nawierzchni zmniejszy również prawdopodobieństwo wystąpienia wypadków mogących być przyczyną skażenia środowiska.

9. INFORMACJE O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA.

Zgodnie z art. 20 ust. 1c i 34 ust. 3 pkt. 5 ustawy Prawo budowlane, obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach na których został zaprojektowany.

10. UWAGI REALIZACYJNE

W celu uzyskania projektowanej nośności Inwestor powinien w okresie późniejszym wzmocnić konstrukcję o kolejną warstwę bitumiczną.

Wykonawca jest zobowiązany do dochowania należytej staranności w podejmowanych działaniach oraz zachowanie wymagań ujętych w specyfikacji technicznej.

11. ODDZIAŁYWANIE OPRACOWANIA NA UZBROJENIE TERENU

Ze względu na brak jakichkolwiek robót wgłębnych (ziemnych, frezowania nawierzchni, ścinki poboczy itp.) przy realizacji inwestycji będącej przedmiotem opracowania nie dojdzie do kolizji z istniejącymi sieciami zlokalizowanymi w jezdni, co wynika z zakresu projektu.