
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.....	5
5.	Parametry techniczne oraz geometryczne.....	5
6.	Rozwiązania sytuacyjne.....	5
7.	Projektowana niweleta.....	6
8.	Działania w zakresie ochrony środowiska.....	6
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 Remont drogi gminnej nr 110225 C Krążno - Słuchaj w km od 0+004 do 0+358 dł. 354 m.b

w miejscowości Krążno gmina Golub-Dobrzyń.

Na całej długości projektowanej drogi warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC8S grubości 3 cm projektuje się szerokość nawierzchni 4,2 m zgodnie z planem sytuacyjnym.

Początek przebudowywanego odcinka zlokalizowany jest w km 0+004 (dz. nr 127,96,56/1) w miejscowości Krążno gmina Golub-Dobrzyń. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 0+358.

Trasa w całości przebiega przez tereny administracyjnie znajdujące się w m. Krążno gmina Golub Dobrzyń, powiat Golubsko Dobrzyński obręb: Krążno, działka nr 127,96,56/1.

Granice terenu inwestycji przedstawiono na mapie do celów projektowych.

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 Gminą Golub Dobrzyń,
- Aktualne mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:1000
- 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

Remontowana droga nr nr 110225 C Krążno - Słuchaj pod względem administracyjnym usytuowana jest na terenie województwa kujawsko – pomorskiego, w obrębie powiatu golubsko - dobrzyńskiego na terenie gminy Golub Dobrzyń.

Droga przebiega przez miejscowość Krążno. Teren charakteryzuje się zabudową zagrodową oraz gruntami rolnymi. Miejscowość cechuje się wiejskim typem zagospodarowania, przeważa w nich zabudowa zagrodowa. Droga przebiega przez tereny rolne – uprawowe i mieszkaniowe.

Przekrój poprzeczny

Na remontowanym odcinku drogi w obszarze zabudowanym występuje przekrój drogowy. Droga posiada nawierzchnię bitumiczną w złym stanie technicznym (liczne spękania, ubytki, nierówności podłużne i poprzeczne).

Szerokość istniejącej nawierzchni na odcinku objętym projektem wynosi 4,2 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 bitumiczna. W przekroju poprzecznym i podłużnym występują znaczne deformacje wymaga 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 REMONTU DROGI GMINNEJ

W ramach projektu przebudowy drogi gminnej przewidziano wykonanie poniższych zadań:

- Wykonanie nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego szerokości 4,2 m,
- Naprawa poboczy.

5. PARAMETRY TECHNICZNE ORAZ GEOMETRYCZNE

PARAMETRY TECHNICZNE

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

- kategoria drogi - gminna,
- klasa drogi - L – lokalna,
- 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:
 - 2,1 m (przekrój drogowy),
- szerokość pobocza gruntowego zmienna – 0,5 m,
- pobocza wyprofilowane ze spadkiem do 4%.

6. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

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

Początek remontowanego odcinka zlokalizowany jest w km 0+004, koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 0+358.

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

6.1 Trasa zasadnicza

Trasa przebiega zgodnie z istniejącym przebiegiem drogi bitumicznej.

6.2 Skrzyżowania z drogami bocznymi

W ramach niniejszego projektu istnieje zlokalizowano 5 zjazdów.

7. PROJEKTOWANA NIWELETA

Przekrój podłużny przebudowywanej drogi wpasowany w istniejący teren. 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 bitumiczna.

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.