

---

## **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 przebudowy drogi gminnej nr 120130C Łapinóż - Łapinówek, o długości 1106 m z podziałem na dwa etapy:

- pierwszy etap od km 0+000 do km 0+814 długości 814m,
- drugi etap od km 0+814 do km 1+137 długości 323 m

w miejscowości Łapinówek gmina Wąpielsk.

Na całej długości projektowanej drogi (od km 0+000 do km 1+137), projektuje się szerokość nawierzchni 5,0m warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC11S grubości 5 cm

Początek przebudowywanego odcinka zlokalizowany jest w km 0+000 w obrębie skrzyżowania z drogą bitumiczną (działka nr 46) w miejscowości Łapinówek gmina Wąpielsk. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 1+137.

Trasa w całości przebiega przez tereny administracyjnie znajdujące się w m. Łapinówek gmina Wąpielsk, powiat rypiński obręb: 0008 Łapinówek, działka nr 56/2, 56/3 i 76/1.

**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 oraz wybudowanie zatoki autobusowej z chodnikiem szerokości 1,5m w km 0+784. W km od 0+000 do ok. km 0+070 zaprojektowano chodnik szerokości 1,5 m rozdzielony pasem zieleni z projektowaną nawierzchnią jezdni.

## **2. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Niniejszy projekt został wykonany w oparciu o:

- Umowa z Urzędem Gminy w Wąpielsku,
- Aktualne mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:500
- 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 ISNIEJĄCY**

Przebudowywana droga gminna 120130C Łapinóż - Łapinówek pod względem administracyjnym usytuowana jest na terenie województwa kujawsko – pomorskiego, w obrębie powiatu golubsko - dobrzyńskiego na terenie gminy Wąpielsk.

Droga przebiega przez miejscowość Łapinówek. Teren niezabudowany charakteryzuje się zabudową rodzinną i siedliskową. Miejscowości cechują się wiejskim typem zagospodarowania, przeważa w nich zabudowa mieszkaniowa z udziałem gospodarstw rolnych. Droga w terenie niezabudowanym przebiega przez tereny rolne - uprawowe.

#### **Przekrój poprzeczny**

Na przebudowywanym odcinku drogi na obszarze niezabudowanym występuje przekrój drogowy. Droga posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną tłuczniem kamiennym.

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

#### **Zatoki autobusowe**

Na projektowanym odcinku niezabudowanym brak jest zatok autobusowych. Nie występują wyznaczone 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 piaskiem i odpadami kamiennymi. 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 PRZEBUDOWY DROGI POWIATOWEJ**

W ramach projektu przebudowy drogi gminnej przewidziano wykonanie poniższych zadań:

- Wykonanie nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego szerokości 5,0m,
- Wykonanie chodników szerokości 1,5m
- Wykonanie zatoki autobusowej,

### **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     | - KR2,  |
| – 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:
  - 2,50 m (przekrój uliczny),
- szerokość pobocza gruntowego zmienna – 0,5-1,0 m,
- zatoka autobusowa szerokości 3,0m,
- szerokość chodników 1,5m,
- pobocza wyprofilowane ze spadkiem do 4%.

## **6. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE**

Rozwiązania sytuacyjne przebudowywanej trasy przedstawiono na rys. nr D1.1 i D1.2 – projektu zagospodarowania terenu.

Początek przebudowywanego odcinka zlokalizowany jest w km 0+000, koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 1+137.

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

### **6.1 Trasa zasadnicza**

---

W łuku zmiana pochylenia poprzecznego realizowana jest na krzywych przejściowych oraz na istniejącej szerokość jezdni na łuku (z uwzględnieniem poszerzenia jezdni – co uwzględniono w przedmiarze).

Pozostałe nieznaczne załamania trasy ze względu na bardzo mały kąt zwrotu trasy nie wyokrąglono łukami.

## **6.2 Skrzyżowania z drogami bocznymi**

W ramach niniejszego projektu przewidziano utrzymanie lokalizacji istniejących skrzyżowań nie doprojektowano zjazdów.

Skrzyżowania pozostawiono bez większych zmiany geometrii, przewiduje się odnowienie/wykonanie nawierzchni bitumicznej do zakresu opracowania (do 30m od trasy zasadniczej), o szerokości dostosowanej do sytuacji istniejącej bez zmiany promieni skrętu.

## **7. PROJEKTOWANA NIWELETA**

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

Drogę w przekroju podłużnym wpasowano w istniejącą niweletę. Na odcinkach gdzie przewidziano wykonanie warstwy ścieralnej wyniesiono niweletę na 5 cm.

## **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**

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.