

OPIS TECHNICZNY

do projektu branży drogowej

Spis treści

1	Przedmiot opracowania.....	2
2	Zakres opracowania.....	2
3	Podstawa prawna opracowania.....	2
4	Lokalizacja inwestycji.....	2
5	Istniejący stan zagospodarowania terenu.....	2
6	Opinia geotechniczna.....	2
7	Projektowane zagospodarowanie terenu.....	2
7.1	Funkcja drogi.....	2
7.2	Przyjęte parametry techniczne.....	2
7.3	Konstrukcja nawierzchni.....	3
7.4	Usytuowanie w planie.....	3
7.5	Układ wysokościowy.....	4
7.6	Przecięcie korzeni.....	4
7.7	Rowy.....	4
7.8	Odwodnienie.....	4
7.9	Projektowana organizacja ruchu.....	4
7.10	Uzbrojenie terenu.....	4
7.11	Kanał technologiczny.....	5
7.12	Rozbiórki.....	5
7.13	Roboty ziemne.....	5
8	Szata roślinna.....	5
9	Pozostałe dane.....	5
10	Oddziaływanie na środowisko.....	6
11	Obszar ograniczonego użytkowania.....	8
12	Obszar oddziaływania inwestycji.....	8
13	Uwagi i wnioski końcowe.....	8

1 Przedmiot opracowania.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 2624G Chociński Młyn - Charzykowy na odcinku Małe Swornegacie – Stary Młyn od km 3+635 do km 6+235 i od km 6+528,52 do km 12+388.

2 Zakres opracowania.

W ramach inwestycji przewiduje się:

- Frezowanie na odcinku 3+635 do 4+810
- wykonanie warstwy ścieralnej SMA 8
- wykonanie warstwy SMA 16 JENA
- wykonanie poszerzeń
- wykonanie poboczy
- rekultywacja rowów
- odtworzenie zjazdów

3 Podstawa prawna opracowania.

- Ekspertyza techniczna – analiza stanu nawierzchni drogi powiatowej nr 2624G
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 Prawo budowlane z późn. zmianami
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r o drogach publicznych z późn. zmianami
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, GDDKIA 2014
- Inne instrukcje, normatywy i wytyczne obowiązujące w budownictwie drogowym i kolejowym.

4 Lokalizacja inwestycji

Województwo pomorskie, powiat chojnicki, Gmina Chojnice (wiejska)

Jednostka ewidencyjna: 220203_2

Obręb Swornegacie; działki: 797/4

Obręb Charzykowy: działki: 99/2.

5 Istniejący stan zagospodarowania terenu.

Droga w całym swym przebiegu ciągnie się od mostu na rz. Brda w m. Małe Swornegacie w KM 3+635 do m. Stary Młyn w KM 12+388. Droga przebiega głównie przez tereny zalesione oraz przez m. Bachorze i Funka. Droga ma nawierzchnie asfaltową, pobocza gruntowe oraz rowy wymagające rekultywacji.

6 Opinia geotechniczna.

Nie wykonywano. Zawarta częściowo w ekspertyzie technicznej

7 Projektowane zagospodarowanie terenu.

7.1 Funkcja drogi.

Droga zostanie poszerzona do minimum 5,5m.

Na odcinku 6+235 do 6+528,52 wykonać wg opracowania SPILUK PROJEKT – ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2624G NA ODCINKU OD KM 3+770 DO 4+003,71 ORAZ OD KM 6+235 DO 6+528,52”

7.2 Przyjęte parametry techniczne.

Przyjęte następujące podstawowe parametry techniczne dla projektowanego układu

droga:

- | | |
|-------------------------------|-------------|
| - klasa drogi | – Z 1/2 |
| - kategoria drogi | - powiatowa |
| - Kategoria obciążenia ruchem | – KR2 |
| - Vp | - 60 |
| - szerokość jezdni | – 5,5 m |

- szerokość pasa ruchu - 2,75 m

Zgodnie z §17 ust. 1 pkt. 5) dla drogi klasy „Z” dopuszcza się szerokość pasa ruchu o wartości 2,75 m w trudnych warunkach zdefiniowanych na podstawie §4 pkt. 22) tu z uwagi na konieczność ograniczenia oddziaływania na środowisko – zgodnie z opisem p. 10.

7.3 Konstrukcja nawierzchni.

Na odcinku od km 3+635 do km 4+810 zaprojektowanie frezowanie istniejącej nawierzchni na głębokość 3 cm i wykonanie nakładki z SMA8 PMB 45/80-50 o grubości 5cm. Na odcinku 3+635 – 3+653,96 należy wykonać przejście grubości SMA8 z 3 cm do 5 cm.

Na odcinku 4+810 do 6+235 i od 6+528,52 do 12+388 planuje się nakładkę asfaltową na istniejącej nawierzchni drogi

Jezdnia:

- warstwa ścieralna SMA 16JENA PMB 45/80-50 – 8 cm
- siatka do zbrojenia warstw asfaltowych wstępnie przesączona asfaltem 120x120 MPa
- istniejąca nawierzchnia

Jezdnia na poszerzeniu:

- warstwa ścieralna SMA 16 JENA PMB 45/80-50 – 8 cm
- siatka do zbrojenia warstw asfaltowych wstępnie przesączona asfaltem 120x120 MPa
- warstwa podbudowy AC16P 35/50 – 6 cm
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 z kruszywem C90/3 – 20 cm
- podbudowa z mieszanki związanej cementem C3/4 – 20 cm
- istniejąca podłoże, Evd min 30 MPa

Z uwagi na wystarczającą nośność, ale występujące regularne spękania poprzeczne zdecydowano o zastosowaniu asfaltu PMB 45/80-50.

Zjazd:

- zgodnie ze stanem istniejącym

W przypadku konieczności przebrukowania istniejącą nawierzchnię zdjąć i odtworzyć na nowej, wymaganej wysokości.

7.4 Usytuowanie w planie

Co do zasady przebieg drogi nie ulega zmianie. Przewiduje się poszerzenie jej do szerokości minimum 5,5 m oraz do 6,5 m na odcinku 6+528,52 do 6+840,57 oraz do 7,5m na odcinku od km 9+670,96 do km 9+710,81. W związku z istniejącym zagospodarowaniem i przebiegiem drogi, na podstawie pomiarów istniejących szerokości „na gruncie” przewiduje się następujące rozwiązania szczegółowe poszerzeń do 5,5m w warstwie ścieralnej:

1. Odcinek 4+800 do 5+600 o długości 800m:
 - poszerzenie dwustronne po 0,50 m na stronę na poziomie koryta i warstwy C3/4
 - poszerzenie dwustronne po 0,35 m na stronę na poziomie warstwy KŁSM
 - poszerzenie dwustronne po 0,30 m na stronę na poziomie warstwy AC16P
2. Odcinek 5+600 do 6+235 o długości 635m:
 - poszerzenie jednostronne po str. P o szerokości 0,80 m na poziomie koryta i warstwy C3/4
 - poszerzenie jednostronne po str. P o szerokości 0,65 m na poziomie warstwy KŁSM
 - poszerzenie jednostronne po str. P o szerokości 0,60 m na poziomie warstwy AC16P
3. Odcinek 6+528 do 7+950 o długości 1422 m:
 - poszerzenie dwustronne po 0,50 m na stronę na poziomie koryta i warstwy C3/4
 - poszerzenie dwustronne po 0,35 m na stronę na poziomie warstwy KŁSM
 - poszerzenie dwustronne po 0,30 m na stronę na poziomie warstwy AC16P
4. Odcinek 7+950 do 9+670 o długości 1720 m:
 - poszerzenie jednostronne po str. L o szerokości 0,95 m na poziomie koryta i warstwy C3/4
 - poszerzenie jednostronne po str. L o szerokości 0,85 m na poziomie warstwy KŁSM
 - poszerzenie jednostronne po str. P o szerokości 0,80 m na poziomie warstwy AC16P
5. Odcinek 9+670 do 9+870 o długości 200 m:
 - poszerzenie dwustronne po 0,50 m na stronę na poziomie koryta i warstwy C3/4

- poszerzenie dwustronne po 0,35 m na stronę na poziomie warstwy KŁSM
 - poszerzenie dwustronne po 0,30 m na stronę na poziomie warstwy AC16P
6. Odcinek 9+870 do 9+950 o długości 80 m:
- poszerzenie jednostronne po str. L o szerokości 1,00 m na poziomie koryta i warstwy C3/4
 - poszerzenie jednostronne po str. L o szerokości 0,90 m na poziomie warstwy KŁSM
 - poszerzenie jednostronne po str. P o szerokości 0,85 m na poziomie warstwy AC16P
7. Odcinek 9+950 do 10+350 o długości 400 m:
- poszerzenie dwustronne po 0,50 m na stronę na poziomie koryta i warstwy C3/4
 - poszerzenie dwustronne po 0,45 m na stronę na poziomie warstwy KŁSM
 - poszerzenie dwustronne po 0,40 m na stronę na poziomie warstwy AC16P
8. Odcinek 10+350 do 10+450 o długości 100 m:
- poszerzenie jednostronne po str. L o szerokości 1,10 m na poziomie koryta i warstwy C3/4
 - poszerzenie jednostronne po str. L o szerokości 0,95 m na poziomie warstwy KŁSM
 - poszerzenie jednostronne po str. P o szerokości 0,90 m na poziomie warstwy AC16P
9. Odcinek 10+450 do 12+388 o długości 1938 m:
- poszerzenie dwustronne po 0,50 m na stronę na poziomie koryta i warstwy C3/4
 - poszerzenie dwustronne po 0,45 m na stronę na poziomie warstwy KŁSM
 - poszerzenie dwustronne po 0,40 m na stronę na poziomie warstwy AC16P

Ponadto na odcinkach łuków poziomych 6+528,52 do 6+870,56 oraz 9+626,05 do 9+755,72 poszerzenia ponad 5,5 m wykonać obustronnie zgodnie z potrzebami i wymaganiami.

7.5 Układ wysokościowy

Globalnie bez zmian. Niweleta podniesie się o około 8 cm w związku z wykonaniem warstwy bitumicznej.

7.6 Przecięcie korzeni

W związku z przebiegiem drogi poprzez tereny leśne zdecydowano o przecięciu potencjalnych korzeni głęboszem jednozębnym do głębokości 1,0 m na krawędzi pobocza drogi. Ilość i zakres zgodnie z tabelą przecięcia korzeni.

7.7 Rowy

Przewiduje się rekultywację, odmulenie istniejących rowów wzdłuż całego odcinka drogi po obu jej stronach. Rekultywacja rowów to roboty związane z utrzymaniem urządzeń wodnych w celu zachowania ich funkcji co zgodnie art. 17 ust.1 pkt 4) ustawy prawo wodne nie podlega pod ustawę prawo wodne a więc nie wymaga zgód wodnoprawnych. Pożądane jest uzyskanie przekroju trapezowego o skarpach z pochyleniem 1:1,5 o szerokości dna rowu 40 cm.

7.8 Odwodnienie

Odwodnienie terenu odbywa się powierzchniowo w granicach pasa drogowego i działek przewidzianych pod inwestycję. Spadki podłużne i poprzeczne umożliwiają swobodny spływ wody opadowej do istniejących rowów drogowych i na tereny zielone. Przewiduje się rekultywację, odmulenie istniejących rowów wzdłuż całego odcinka drogi po obu jej stronach.

Rekultywacja rowów to roboty związane z utrzymaniem urządzeń wodnych w celu zachowania ich funkcji co zgodnie art. 17 ust.1 pkt 4) ustawy prawo wodne nie podlega pod ustawę prawo wodne a więc nie wymaga zgód wodnoprawnych.

7.9 Projektowana organizacja ruchu.

Oznakowanie pionowe:

Zgodnie z projektem oznakowania.

Oznakowanie poziome:

Zgodnie z projektem oznakowania.

7.10 Uzbrojenie terenu.

Na rozpatrywanym terenie przebiegają sieci uzbrojenia podziemnego tj.

- sieci elektryczne
- sieci wodociągowe

- sieci kanalizacji sanitarnej
- sieci teletechniczne

W związku z brakiem zasadniczych zmian przebiegu drogi nie występują kolizje z sieciami istniejącymi.

7.11 Kanał technologiczny

W pasie drogowym przedmiotowej drogi częściowo biegnie istniejąca sieć t i tB.

Zgodnie z zapisami Ustawy o drogach publicznych (Dz.U.2023.645 t.j. z dnia 2023.04.05 poz. 645 ze zm.) odstępuje się do budowy kanału technologicznego na podstawie Art. 39 Ust. 6ba pkt.2

Obowiązek, o którym mowa w ust. 6, nie dotyczy:

budowy lub przebudowy drogi, jeżeli w pasie drogowym została już zlokalizowana kanalizacja kablowa lub został już zlokalizowany kanał technologiczny, lub

7.12 Rozbiórki

Frezowania na odcinku 3+635 do 4+810,

Rozbiórki peronów z kostki betonowej w km 9+909,01 L; 11+233,30 P; 11+232,02 L; 12+363,43 P; 12+365,13 L

7.13 Roboty ziemne

Gospodarka humusem:

Nie przewiduję się odzysku humusu.

Roboty ziemne

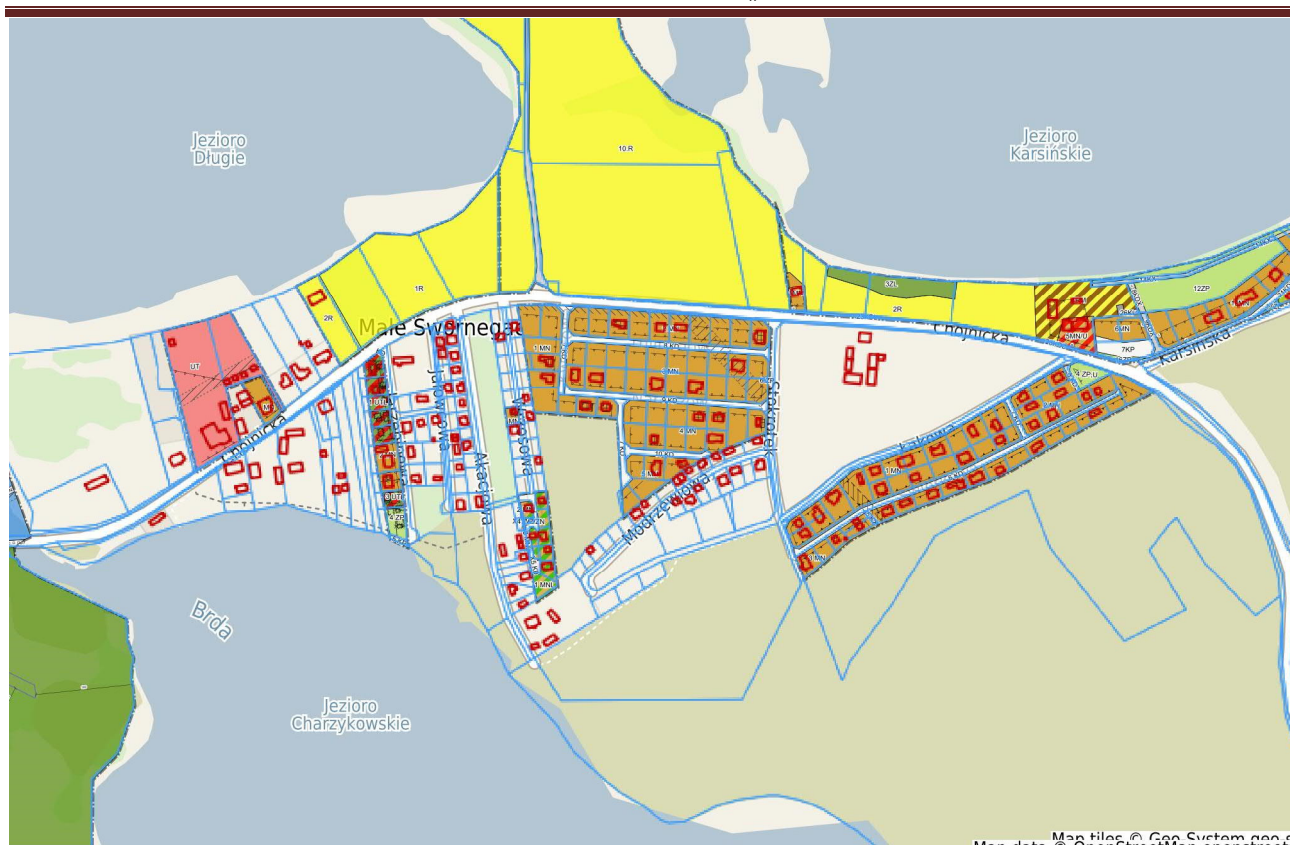
Tylko pod korytowanie i poszerzenia drogi.

8 Szata roślinna.

Bez zmian. Nie przewiduje się wycinek drzew. W razie stwierdzenia konieczności karczowania zakrzaczeń, wykonać roboty w porozumieniu z zarządcą drogi.

9 Pozostałe dane.

Droga w miejscowości Małe Swornegacie na odcinku 3+635 do 4+880 sąsiaduje z MPZP. Sama zaś nie jest objęta MPZP.



Źródło: SIP Gminy Chojnice.

10 Oddziaływanie na środowisko.

Inwestycja znajduje się w obrębie (źródło <https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>):

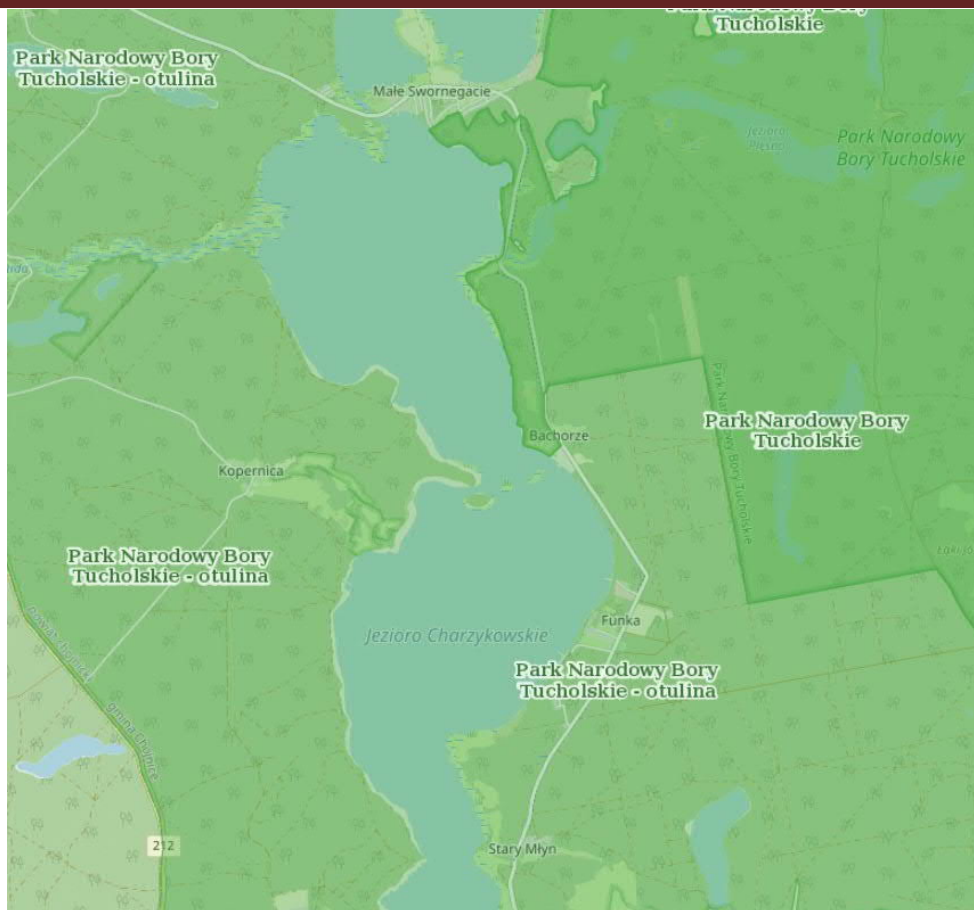
Zaborski Park Krajobrazowy (Nr rej. CRFOP:PL.ZIPOP.1393.PK.96) – od 3+365 do 5+130 i od 7+770 do 12+388



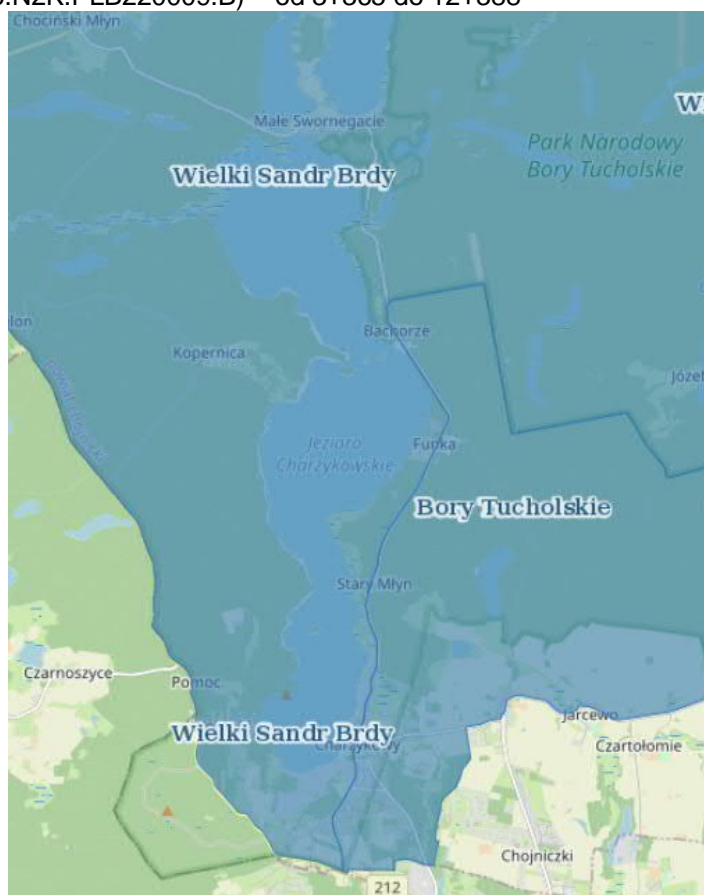
Otulina Parku Narodowego Bory Tucholskie (Nr rej. CRFOP:PL.ZIPOP.1393.PN.3) – od 3+365 do 5+130 i od 7+770 do 12+388

Park Narodowy Bory Tucholskie (Nr rej. CRFOP:PL.ZIPOP.1393.PN.3) – od 5+130 do 7+770

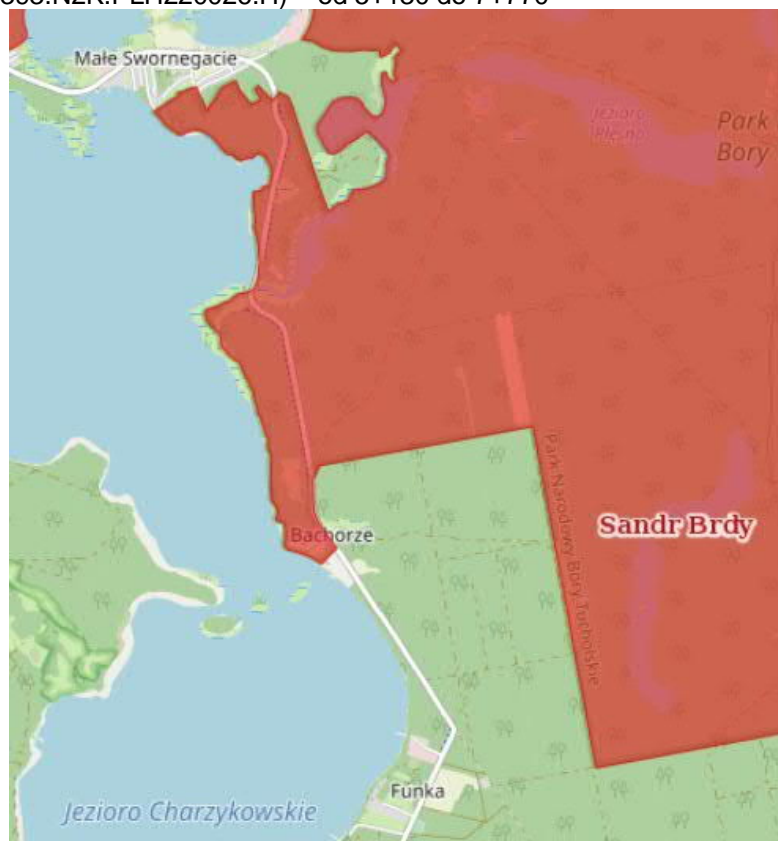
Przebudowa drogi powiatowej nr 2624G Chociński Młyn - Charzykowy na odcinku Małe Swornegacie – Stary Młyn od km 3+635 do km 6+235 i od km 6+528,52 do km 12+388.



Obszarze NATURA 2000 (obszary ptasie) – Wielki Sandr Brdy (PLB220001) (Nr rej. CRFOP:PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB220009.B) – od 3+365 do 12+388



Obszarze NATURA 2000 (obszary siedliskowe) – Sandr Brdy (PLH220026) (Nr rej. CRFOP:PL.ZIPOP.1393.N2K.PLH220026.H) – od 5+130 do 7+770



W związku z brakiem zmiany przebiegu drogi powiatowej oraz utrzymaniem jej klasy technicznej i parametrów obszar oddziaływania na środowisko nie ulegnie zmianie czy zwiększeniu.

11 Obszar ograniczonego użytkowania,

Obszar ograniczonego użytkowania, z racji przebiegu przez obszary chronione określony jest odpowiednio przez zapisy szczegółowe zawarte w PLB220001, PLH220026

12 Obszar oddziaływania inwestycji,

Obszar oddziaływania inwestycji nie zmieni się i zamknie się w granicach pasa drogowego.

13 Uwagi i wnioski końcowe

- Roboty wykonywane w bezpośrednim sąsiedztwie urządzeń należy wykonać z zachowaniem szczególnych środków ostrożności pod nadzorem zarządcy sieci.
- W przypadku napotkania uzbrojenia niewykazanego na mapie i w dokumentacji należy je zabezpieczyć i powiadomić właściwego użytkownika
- W przypadku stwierdzenia różnic rzędnych dowiązania zaprojektowanego układu drogowego należy się do nich dostosować. Zmiany skonsultować i uzgodnić z nadzorem autorskim.
- Wszelkie zmiany konsultować z nadzorem autorskim.
- Zgodnie z mapą do zasadniczą pod projektowanym terenem występuje uzbrojenie infrastruktury technicznej. Zwraca się uwagę, aby prace ziemne w rejonie sieci zostały poprzedzone przekopami kontrolnymi potwierdzającymi ich przebieg i głębokość posadowienia, a same prace ziemne w ich pobliżu należy wykonywać ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności.
- Wszystkie prace należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami oraz wydanymi warunkami i uzgodnieniami.
- Wszystkie materiały budowlane użyte na budowie muszą odpowiadać przepisom, posiadać wymagane dopuszczenia i certyfikaty.
- W przypadku konieczności regulacji wysokościowej bram i furtek wszelkie koszty z tym związane ponosi Wykonawca robót drogowych.

- Wszystkie studnie kanalizacji sanitarnej i teletechnicznej oraz zawory wodociągowe i gazowe znajdujące się w obszarze projektowanej infrastruktury należy wyregulować do poziomu nowych nawierzchni.
- Należy zachować normatywne przykrycie istniejących sieci znajdujących się pod inwestycją w odniesieniu do projektowanych rzędnych. W przypadku konieczności pogłębienia istniejących sieci wszelkie koszty z tym związane ponosi Wykonawca robót.