

Spis treści

I. Część opisowa

1. Uzgodnienia administracyjne.	str. 03
2. Cel i podstawa opracowania.	str. 15
3. Stan istniejący.	str. 16
4. Dokumentacja geotechniczna.	str. 18
5. Stan projektowany.	str. 19
5.1 Założenia projektowe	str. 19
5.2 Droga w planie.	str. 19
5.3 Konstrukcja nawierzchni	str. 22
5.4 Profil podłużny, odwodnienie jezdni.	str. 24
5.5 Skrajnia drogi.	str. 24
5.6 Roboty ziemne.	str. 24
6. Kolizje i przeszkody.	str. 26
7. Uwagi technologiczne.	str. 26
8. Działania techniczne i organizacyjne wynikające z ochrony środowiska.	str. 26
9. Stała organizacja ruchu.	str. 27
10. Informacja do Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia.	str. 29

II. Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny	str. 32
2. Plan sytuacyjny z organizacją ruchu.	str. 33
3. Przekroje normalne.	str. 38
4. Schemat konstrukcyjny zjazdów.	str. 39
5. Profil podłużny.	str. 40
6. Przekroje poprzeczne.	str. 41
7. Mapa stanu prawnego	str. 43

III. Część formalno - prawna

1. Wypis z rejestru gruntów.	str. 46
2. Uprawnienia projektanta.	str. 52
3. Przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa.	str. 53
4. Oświadczenie projektanta.	str. 54

1. Uzgodnienia administracyjne.

BURMISTRZ
MIASTA I GMINY W GOŁAŃCZY

Gołańcz, dnia 11.12.2015 r.

OŚ.6220.6.2015.MS

Strony:

1. Inwestor: Miasto i Gmina Gołańcz, ul. doktora Piotra Kowalika 2, 62-130 Gołańcz.
2. Powiatowy Zarząd Dróg w Wągrowcu, ul. Gnieźnieńska 53, 62-100 Wągrowiec.
3. Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna w Warszawie, ul. Szczęśliwicka 62, 00-973 Warszawa.

DECYZJA **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 w związku z ust. 3, art. 84 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235, poz. 1238, z 2014 r. poz. 587, poz. 822, poz. 850, poz. 1101, poz. 1133, z 2015 r. poz. 200, poz. 277, poz. 774, poz. 1045, poz. 1211, poz. 1223, poz. 1265, poz. 1434, poz. 1590, poz. 1642), a także § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397, z 2013 r. poz. 817) po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Miasto i Gminę Gołańcz oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wągrowcu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej Oleszno – Panigródz, o długości 3,5 km

orzekam

stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej Oleszno – Panigródz, o długości 3,5 km.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Inwestor:

Miasto i Gmina Gołańcz,
ul. doktora Piotra Kowalika 2,
62-130 Gołańcz.

UZASADNIENIE

W dniu 24 września 2015 roku do Burmistrza Miasta i Gminy Gołańcz wpłynął wniosek złożony przez pełnomocnika Miasta i Gminy Gołańcz Pana Mariusza Tomczaka, zam. os. Przylesie 22, Osiniec, 62-200 Gniezno w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej Oleszno – Panigródz, o długości 3,5 km. Do wniosku zostały

dołączone dokumenty wymienione w art. 74 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

- karta informacyjna planowanego przedsięwzięcia;
- poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- załącznik graficzny przedstawiający zasięg oddziaływania przedsięwzięcia;
- wypis z rejestru gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Planowana inwestycja zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397, z 2013 r. poz. 817) kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony.

W związku z tym, w myśl art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, planowane przedsięwzięcie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem kompetentnym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia - w oparciu o art. 75 ust. 1 pkt 4 w związku z ust. 3 ww. ustawy - jest Burmistrz Miasta i Gminy Gołańcz.

W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, organ właściwy do wydania tej decyzji, w oparciu o art. 63 ust. 1 lub 2 ww. ustawy ustala w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko lub nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Postanowienie to zgodnie z art. 64 ust. 1 ww. ustawy wydaje się po zasięgnięciu opinii odpowiednich organów. W związku z powyższym pismem z dnia 01.10.2015 r. wystąpiono do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wągrowcu oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wągrowcu opinią sanitarną z dnia 24.09.2015 r. znak ON.NS-452-3-28/15 stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z dnia 20.10.2015 r. (data wpływu do tut. Urzędu 23.10.2015 r.) znak: WOO-IV.4240.1223.2015.AC.2 wezwał Pełnomocnika inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz

przedstawienia pełnomocnictwa wystawionego przez Inwestora. Uzupełnienie do karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz pełnomocnictwo wpłynęło 2.11.2015 r. i czyniło zadość wezwaniu. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z dnia 16.11.2015 r. (data wpływu do tut. Urzędu 19.11.2015 r.) znak: WOO-IV.4240.1223.2015.AC.4 stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym brak konieczności sporządzenia przez Inwestora raportu. Wraz z postanowieniem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu przekazał do Burmistrza Miasta i Gminy Gołańcz dodatkowe materiały zgromadzone podczas postępowania wyjaśniającego.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko dalej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko przeanalizowano: skalę, rodzaj i charakter inwestycji, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jej realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwość związane z eksploatacją inwestycji, gęstość zaludnienia wokół inwestycji oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną w tym obszarów Natura 2000.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegać na przebudowie drogi gminnej Oleszno-Panigródz na odcinku o długości około 3,5 km w istniejącym pasie drogowym. Przedsięwzięcie zostanie zrealizowane na działkach o nr ewidencyjnych 125, 55, 62, 67, 97 obręb Oleszno, gmina Gołańcz, 23 obręb Czerlin, gmina Gołańcz, 126, 141, 134, 140, 323 obręb Panigródz, gmina Gołańcz. Obecnie przedmiotowa droga posiada częściowo nawierzchnię bitumiczną, a częściowo gruntową. Szerokość drogi wynosi od km 0 + 000,00 do km 0+100 - 4,5 m, od km 0+100 do km 1+1000 - 4 m, a od km 1+100 do km 3+500 - 3,5 m. Realizacja przedsięwzięcia polegać będzie na poszerzeniu jezdni do 5 m na całej długości przedmiotowego odcinka i wykonaniu nawierzchni z betonu asfaltowego. Przedmiotowe przedsięwzięcie wykonane będzie w istniejącym pasie drogowym. Droga posiada prędkość projektową 50 km/h, kategorię ruchu KR-2 i klasę drogi L. Z informacji przedstawionych przez Inwestora wynika, że parametry drogi po realizacji przedsięwzięcia nie zmienią się.

Zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia plac budowy zostanie wyposażony w zaplecze sanitarne. Woda będzie dostarczana przez podmiot zewnętrzny: na cele bytowe w butlach, a na cele robót drogowych w beczkowozach. Ścieki powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia magazynowane będą w przenośnych sanitariatach i zagospodarowane przez wyspecjalizowane jednostki. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane tak jak dotychczas, powierzchniowo w sposób niezorganizowany do przydrożnych rowów. Zgodnie z treścią uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia odpady będą magazynowane w szczelnych oznakowanych kontenerach, w miejscu

zabezpieczonym przed dostępem osób trzecich i przekazywane do zagospodarowania upoważnionym podmiotom.

Uwzględniając rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia, a także planowane rozwiązania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej ustalono, że przedsięwzięcie nie będzie negatywnie wpływać na istniejące warunki gruntowo-wodne. Zgodnie z treścią uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych oraz obszarami objętymi ochroną, w tym strefami ochronnymi ujęć wód. Mając na uwadze powyższe, w odniesieniu do art. 63 ust.1 pkt 2 lit. a i d ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko dalej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na ww. obszary. Zgodnie z oświadczeniem inwestora przedsięwzięcie nie będzie się wiązać się z ingerencją w koryto rzeki, ani ze zmianą warunków przepływu wody w cieku. Według charakterystyki Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd) planowana inwestycja znajduje się w graniach dwóch JCWPd o kodach: PLGW650036, dla której ocena stanu ilościowego jest dobra, ocena stanu chemicznego jest zła oraz ocenę ryzyka określono jako zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych oraz PLGW650042, dla której ocena zarówno stanu ilościowego jak i chemicznego jest dobra oraz ocenę ryzyka określono jako niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Ponadto, przedsięwzięcie będzie realizowane na dwóch Jednolitych Częściach Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodach: RW60002518649 - Gołaniecka Struga, o statusie naturalna część wód, ocenie statusu słaby i ocenie ryzyka określonej jako zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych oraz RW600017188529 - Kcynka, o statusie silnie zmieniona część wód, ocenie statusu zły i ocenie ryzyka określonej jako zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie zagospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Drogi o klasie L, ze względu na niewielkie natężenie i prędkości ruchu, należą do źródeł o stosunkowo niewielkiej emisji hałasu. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w pasie istniejącej drogi przechodzącej przez tereny zabudowane, uprawy rolne i nieużytki. W uzupełnieniu karty informacyjnej przedsięwzięcia zapisano, że w ciągu dnia po analizowanym odcinku drogi porusza się obecnie 145 pojazdów lekkich i 20 pojazdów ciężkich, a w ciągu nocy 21 pojazdów lekkich i 4 pojazdy ciężkie. Po realizacji przedsięwzięcia Inwestor przewiduje natężenie ruchu 174 pojazdów lekkich i 24 pojazdów ciężkich w ciągu dnia, a także 24 pojazdów lekkich i 5 pojazdów ciężkich w ciągu nocy. Zgodnie z karty informacyjnej przedsięwzięcia natężenie ruchu pojazdów ciężarowych wyniesie 24 pojazdy na dobę. Biorąc pod uwagę lokalizację i charakter planowanej przebudowy oraz mając na uwadze fakt, że jest to przebudowa istniejącej drogi w istniejącym

pasie drogowym, odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. c ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko dalej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, należy uznać, iż w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie zmieni się znacząco emisja hałasu. Analizując skalę możliwego oddziaływania przedsięwzięcia stwierdzono, że eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r., poz. 112), na terenach objętych ochroną akustyczną.

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko dalej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, ze względu na rodzaj i skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się jego istotnego wpływu na stan jakości powietrza w rejonie zainwestowania na etapie eksploatacji. Na etapie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić niewielka emisja substancji do powietrza (faza prowadzenia prac budowlanych). Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi jednak na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy je uznać za pomijalne.

Z uwagi na rodzaj i skalę planowanego przedsięwzięcia należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na zmiany klimatu w skali globalnej na etapie jego realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne i technologiczne, w tym konstrukcja drogi oraz zastosowane materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu.

W odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c i e ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko dalej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko stwierdzono, że eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych. W związku z zapisami art. 63 ust 1 pkt 1 lit. e ww. ustawy dotyczących ryzyka wystąpienia poważnej awarii, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko dalej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność oraz ustalono, że realizacja planowanego

przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko dalej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015, poz. 1651), a najbliższymi położonymi obszarami Natura 2000 są: obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Noteci PLH300004, oddalony o ok. 11,2 km i obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001, oddalony o ok. 10,6 km od przedsięwzięcia. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z koniecznością wycinki 40 drzew: 4 jesionów o obwodach do 335 cm, 8 wiązów szypułkowych o obwodach do 235 cm, 13 wierzb o obwodach do 455 cm, 12 robinii akacjowych o obwodach do 435 cm i 3 topól kanadyjskich o obwodach do 395 cm. Zgodnie z oświadczeniem inwestora, podczas wizji terenowej przeprowadzonej 2.09.2015 r., na drzewach przeznaczonych do wycinki nie stwierdzono obecności chronionych gatunków porostów, grzybów, owadów, gniazd ptasich ani dziupli. Wycinka drzew przeprowadzona zostanie poza okresem lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada średnio od 15 marca do 15 lipca, a w przypadku konieczności przeprowadzenia prac w okresie lęgowym będą one prowadzone pod nadzorem ornitologicznym. Planowane są nasadzenia rekompensacyjne rodzimych gatunków liściastych.

Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi, charakter przedsięwzięcia polegającego na przebudowie istniejącej już drogi oraz planowane nasadzenia zastępcze drzew, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, ani pogorszenia integralności obszarów Natura 2000 lub powiązania z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie będzie wpływać na funkcję ekosystemu.

Ze względu na wielkość i stopień złożoności oddziaływania, a także rodzaj i skalę inwestycji stwierdzono, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Biorąc pod uwagę powyższe należało postanowić jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Pile za pośrednictwem Burmistrza Miasta Gminy Gołańcz **w terminie 14 dni** od dnia jej doręczenia.

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia



Burmistrz
Miasta i Gminy
mgr inż. Maciej Strzelecki

Pobrano opłatę w wysokości 205,00 zł na podstawie cz. 1 kol. 3 pkt. 45 załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2015 r., poz. 783, poz. 443, poz. 1358)

Sprawę prowadzi:
Maciej Strzelecki
ref. ds. OŚ i GO
tel. 67 26 83 320

Otrzymują :

1. Inwestor: Miasto i Gmina Gołańcz, ul. doktora Piotra Kowalika 2, 62-130 Gołańcz.
2. Pełnomocnik: Mariusz Tomczak, os. Przylesie 22, Osiniec, 62-200 Gniezno
3. Strony wg rozdzielnika:
 - 1) Powiatowy Zarząd Dróg w Wągrowcu, ul. Gnieźnieńska 53, 62-100 Wągrowiec.
 - 2) Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna w Warszawie, ul. Szczęśliwicka 62, 00-973 Warszawa.
4. aa.

Gołańcz, dnia 11.12.2015 r.

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak sprawy: OŚ.6220.6.2015.MS z dnia 11.12.2015 r.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235, poz. 1238, z 2014 r. poz. 587, poz. 822, poz. 850, poz. 1101, poz. 1133, z 2015 r. poz. 200, poz. 277, poz. 774, poz. 1045, poz. 1211, poz. 1223, poz. 1265, poz. 1434, poz. 1590, poz. 1642)

1) Rodzaj, skala usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie będzie polegać na przebudowie drogi gminnej Oleszno-Panigródz na odcinku o długości około 3,5 km w istniejącym pasie drogowym. Przedsięwzięcie zostanie zrealizowane na działkach o nr ewidencyjnych 125, 55, 62, 67, 97 obręb Oleszno, gmina Gołańcz, 23 obręb Czerlin, gmina Gołańcz, 126, 141, 134, 140, 323 obręb Panigródz, gmina Gołańcz. Obecnie przedmiotowa droga posiada częściowo nawierzchnię bitumiczną, a częściowo gruntową. Szerokość drogi wynosi od km 0 + 000,00 do km 0+100 - 4,5 m, od km 0+100 do km 1+1000 - 4 m, a od km 1+100 do km 3+500 - 3,5 m. Realizacja przedsięwzięcia polegać będzie na poszerzeniu jezdni do 5 m na całej długości przedmiotowego odcinka i wykonaniu nawierzchni z betonu asfaltowego. Przedmiotowe przedsięwzięcie wykonane będzie w istniejącym pasie drogowym. Droga posiada prędkość projektową 50 km/h, kategorię ruchu KR-2 i klasę drogi L.

Projektowane wzmocnienie istniejącej nawierzchni drogi:

- w-wa wyrównawcza z betonu asfaltowego ACII W w ilości 100kg/m²,
- w-wa ściernalna z betonu asfaltowego ACIIS gr. 4cm.

Projektowana nawierzchnia drogi o nowej konstrukcji (poszerzenie jezdni do 5,00m):

- w-wa wzmacniająca podłoże - mieszanka związana stabilizowana spoiwem (grunt stabilizowany cementem o Rm=2,5MPa) gr. 15cm,
- w-wa podbudowy zasadniczej - mieszanka niezwiązana (kruszywo łamane) stabilizowana mechanicznie o ciągłym uziarnieniu 0/63mm gr. 20cm,
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego ACII W gr. 4cm,
- w-wa ściernalna z betonu asfaltowego ACIIS gr. 4cm.

Projektowana nawierzchnia na zjazdach publicznych (z ist. nawierzchnią gruntową) i gospodarczych:

- w-wa wzmacniająca podłoże - mieszanka związana stabilizowana spoiwem (grunt stabilizowany cementem o Rm=2,5MPa) gr. 15cm,
- w-wa podbudowy zasadniczej - mieszanka niezwiązana (kruszywo łamane) stabilizowana mechanicznie o ciągłym uziarnieniu 0/63mm gr. 20cm,
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego ACII W gr. 4cm,
- w-wa ściernalna z betonu asfaltowego ACIIS gr. 4cm.




mgr inż. Mieczysław Durski



**Powiatowy Zarząd Dróg
w Wągrowcu**

ul. Gnieźnieńska 53 tel / fax REGON: 570798203
62-100 Wągrowiec (67) 26 85 480 NIP: 766-16-40-504
www.pzd.wagrowiec.pl e-mail: biuro@pzd.wagrowiec.pl



Wągrowiec dnia 10 grudnia 2015 r.

PZD-DM/4391/208/2015

dotyczy: uzgodnienia
projektu decyzji

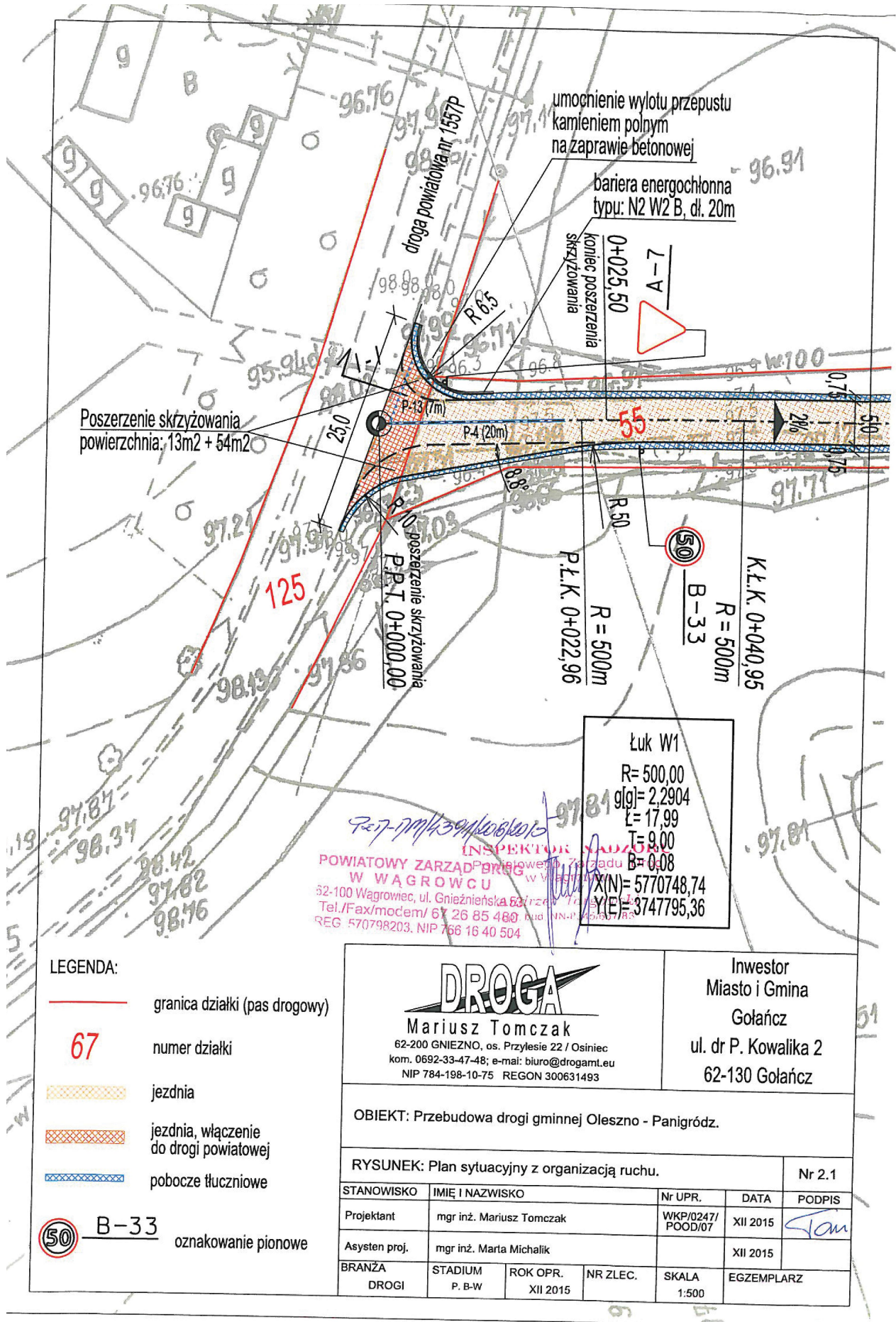
DROGA

Mariusz Tomczak
os. Przylesie 22, OSINIEC:
62-200 Gniezno

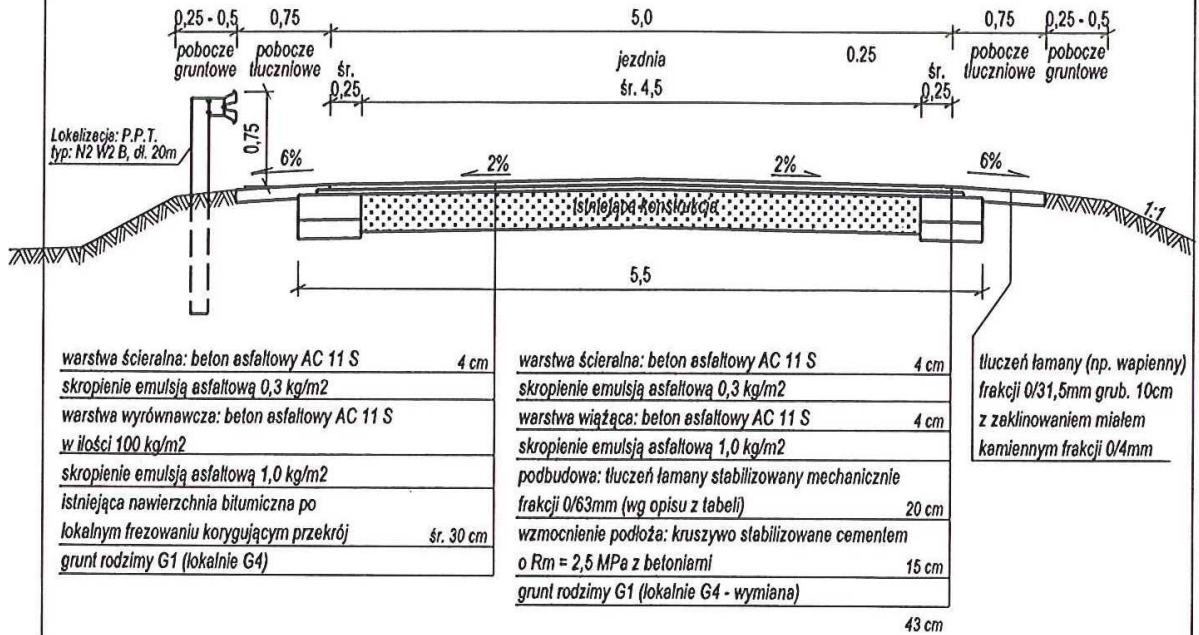
Powiatowy Zarząd Dróg w Wągrowcu po zapoznaniu się z wnioskiem o uzgodnienie projektu budowlanego z organizacją ruchu pn: "Przebudowa drogi gminnej Oleszno – Panigródz" w obszarze włączenia w drogę powiatową w km 0+000,00 oraz 3+460,00 akceptuje założenia techniczne wynikające z projektu budowlanego i oznakowania pionowego stałej organizacji ruchu.

Ponadto tut. Zarząd wyraża zgodę na dysponowanie częścią działek nr 125 –Oleszno, 323- Panigródz , na cele budowlane związane z „ Przebudową drogi gminnej Oleszno – Panigródz”

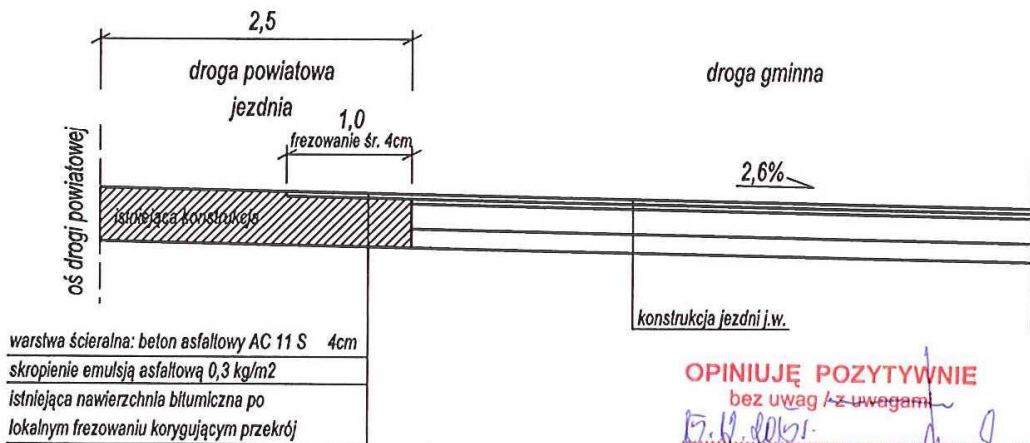
DYREKTOR
[Signature]
inż. Robert Trz



Przekrój przez drogę gminną



Włączenie w drogę powiatową P.P.T.

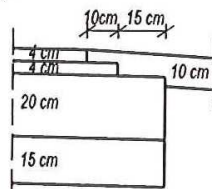


OPINIUJĘ POZYTYWNIE
bez uwag /z uwagami/

17.12.2015
data

INSTRUKTOR NADZORU
Powiatowego Zarządu Dróg
w Wągrowcu

Schodkowanie krawędzi konstrukcji jezdni
skala 1:20



DROGA

Mariusz Tomczak

62-200 GNIEZNO, os. Przyłesie 22 / Osiniec
kom. 0692-33-47-48; e-mail: biuro@drogamt.eu
NIP 784-198-10-75 REGON 300631493

Investor
Miasto i Gmina
Golańcz
ul. dr P. Kowalika 2
62-130 Golańcz

OBIEKT: Przebudowa drogi gminnej Oleszno - Panigródz.

RYSUNEK: Przekroje normalne.

Nr 3

STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	Nr UPR.	DATA	PODPIS
Projektant	mgr inż. Mariusz Tomczak	WKP/0247/ POOD/07	XII 2015	<i>Tom</i>
Asysten proj.	mgr inż. Marta Michalik		XII 2015	
BRANŻA	STADIUM	ROK OPR.	NR ZLEC.	SKALA
DROGI	P. B-W	XII 2015		1:50 (20)
EGZEMPLARZ				

OPIS TECHNICZNY

2. Cel i podstawa opracowania

Zadaniem inwestycji jest wykonanie przebudowy drogi gminnej łączącej miejscowość Oleszno i Panigródz od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1557P w Olesznie do włączenia w drogę powiatową nr 1558P w Panigródzu. Łączna długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi 3.460m, natomiast etap III realizowany będzie od km 0+668,70 do km 2+985,86. Przebudowa polega na poszerzeniu oraz wzmocnieniu istniejącej nawierzchni bitumicznej. Poszerzenie obejmuje wykonanie pełnej konstrukcji drogi tj. wzmocnienia podłoża i podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Na poszerzonej jezdni zostaną ułożone dwie warstwy betonu asfaltowego AC16W i AC11S o łącznej grubości 10cm. Szerokość drogi po przebudowie będzie wynosić od 4,0m do 5,0m, przy czym na odcinku o szerokości 4,0m, zostanie wykonanych 5szt. mijanek. Po obu stronach jezdni, należy wykonać pobocza tłuczniowe o szerokości 0,75m oraz pobocza gruntowe o szerokości 0,25 - 0,50m w nawiązaniu do istniejącego ukształtowania terenu. Geometria drogi będzie biegła po istniejącym śladzie z uwzględnieniem granic oraz szerokości istniejącego pasa drogowego. Przebudowa obejmuje również zjazdy indywidualne do nieruchomości, na pola uprawne oraz skrzyżowania z drogami gminnymi: gruntowymi i utwardzonymi. Drzewostan rosnący w obszarze skrajni pasa drogowego, ograniczający widoczność oraz stanowiący zagrożenie dla ruchu kołowego, zostanie wycięty w ramach odrębnej dokumentacji technicznej oraz na podstawie osobnej decyzji administracyjnej. Odwodnienie pasa drogowego pozostaje bez zmian, czyli poprzez spadki podłużne i poprzeczne w tereny zielone oraz lokalne rowy trawiaste. Istniejące przepusty, należy oczyścić i umocnić wlot/wylot kamieniem polnym na zaprawie betonowej oraz zabezpieczyć jezdnię barierą energochłonną. Oznakowanie pionowe zostanie wymienione oraz uzupełnione na znaki II kategorii tzw. "plaster miodu".

Inwestycja drogowa zlokalizowana jest na następujących działkach:

- właściciel: Urząd Miasta i Gminy Gołańcz, ul. Dr. P. Kowalika 2; 62-130 Gołańcz

nr: 55, 67; ark.1; ob. 0021 Oleszno, jed. Gołańcz obszar wiejski

nr: 140, 141 ark. 2; ob. 0008 Panigródz, jed. Gołańcz obszar wiejski

nr: 23 ark. 1; ob. 0006 Czerlin, jed. Gołańcz obszar wiejski

- trwały zarząd: Powiatowy Zarząd Dróg w Wągrowcu, ul. Gnieźnieńska 53; Wągrowiec

nr: 125; ark.1; ob. 0021 Oleszno, jed. Gołańcz obszar wiejski

nr 323 ark. 3; ob. 0008 Panigródz, jed. Gołańcz obszar wiejski

Wg stanu na dzień 12.08.2015r.

Podstawa opracowania:

1. Zlecenie prac projektowych.
2. Wizja lokalna w terenie dnia 01.09.2015r.
4. Mapa do celów projektowych w skali 1:500, opracowana przez R-Geo, mgr inż. Rafał Siwka upr. 20415 aktualna na dzień 07.07.2015r; przyjęta do zasobów geodezyjnych dnia 13.08.2015r numerem P.3028.2015.1302.
6. Dokumentacja geotechniczna opracowana przez Hydrogeologia i Geologia Inżynierska, Jacek Świst. Ul. Leśna 52/4; 64-800 Chodzież, badania z dnia 10.11.2015r.
4. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r z późniejszymi zmianami.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego Dz. U. Nr 2003 z dnia 3 lipca 2003r.
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki techniczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 2002 z dnia 12 kwietnia 2002r.
7. USTAWA z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane z późniejszymi zmianami.
8. Uzgodnienia rozwiązań projektowych z Inwestorem, Zarządcą Drogi.

3. Stan istniejący

Droga objęta inwestycją posiada nawierzchnię bitumiczną z licznymi spękaniami oraz ubytkami, nawierzchnia była wielokrotnie naprawiana w ramach zabiegów utrzymaniowych. Stan techniczny oceniam od zadowalającego do złego, wymagającego przebudowy. Szerokość pasa drogowego wynosi od 7,0m do 14,0m; natomiast jezdni: od km 0+000,00 do km 0+100,00 - 4,5m; od km 0+100,00 do km 1+100,00 - 4,0m oraz od km 1+100,00 do km 3+500,00 - 3,5m. Pobocza są porośnięte wysoką trawą, która uniemożliwia sprawne odprowadzenie wody z korony drogi. Wzdłuż drogi przebiega odcinkowo rów bezodpływowy, który wymaga oczyszczenia i pogłębienia. Trasa w planie stanowi odcinek prosty z 7 łukami oraz 6 załamaniem osi. Droga krzyżuje się z drogą powiatową nr 1557P, czterema drogami gminnymi oraz w kilometrze 0+618,70 z jednotorową linią kolejową. Niweleta drogi przebiega w niskim nasypie wynoszącym maksymalnie 0,5 - 1,0m. Obiekty inżynierskie stanowią trzy przepusty: struga Gołaniecka w km 0+758,00; rów melioracyjny w km 1+476,50 oraz rów melioracyjny w km 3+460,00. W pasie drogowy rosną drzewa ograniczające widoczność oraz zagrażające bezpieczeństwu ruchu. Wody deszczowe odprowadzane są w tereny zielone oraz lokalnie do płytkich rowów trawiastych. Istniejące oznakowanie pionowe jest niekompletne oraz zniszczone. Uzbrojenie terenu stanowi: sieć teletechniczna, wodociąg oraz napowietrzna linia energetyczna.



4. Dokumentacja geotechniczna.

Warunki gruntowo – wodne zostały rozpoznane przez p. Jacka Świst upr. V-1758 hydrogeologia, VII-1549 geologia inżynierska w dniu 10 listopada 2015r. W ramach prac wykonano 14 otworów wiertnicze o średnicy \varnothing 64mm w zakresie głębokości maksymalnie do 2,0 m (głębokość wiercenia ustalona ze Zleceńodawcą), 12 badań sondą dynamiczną w warstwie gruntów rodzimych, niespoistych. Łącznie odwiercono 28,0 m profilu geologicznego oraz przesondowano 15,6 m profilu geologicznego przy otworach geologicznych.

Poniżej skrót oraz wnioski z przeprowadzonych badań: „...

- Ocena warunków geologiczno – inżynierskich

1. W podłożu drogi występują grunty rodzime nośne o korzystnych parametrach geotechnicznych.
2. Brak występowania wody gruntowej korzystnie będzie wpływał na przebieg prac remontowych drogi.
3. Wykonane rozpoznanie budowy geologicznej podłoża ma charakter punktowy. Przekroje geotechniczne przedstawiające budowę geologiczną podłoża w niniejszym opracowaniu są interpretacją autora na podstawie wykonanych otworów badawczych w terenie.

- Wnioski i zalecenia

1. Warunki geotechniczne na dokumentowanym terenie są proste. Rozpoznane warstwy geologiczne ułożone są poziomo i należą do gruntów rodzimych nośnych.
 2. Warstwę I poziom glebowy należy usunąć aż do stropu gruntów nośnych.
 3. Omawiany teren leży w strefie przemarzania: $H_z=0,8\text{m}$ ppt.
 4. W przypadku wymiany gruntów w miejscu występowania miększej warstwy gruntów nienośnych (warstwa I), ubytek należy uzupełnić zasypką piaszczystą zagęszczoną mechanicznie do stopnia zagęszczenia $I_s(n) = 0,97$ zgodnie z PN-B-06050:1999. Wymiana gruntu powinna być wykonana przy obniżonym zwierciadle wody gruntowej, gdyż zagęszczanie gruntu w środowisku wodnym jest mało efektywne.
 5. Prace ziemne należy prowadzić zgodnie z PN-B-06050:1999 Geotechnika. Roboty ziemne - wymagania ogólne. Wykopy powyżej 1,2m należy wykonać w oszalowaniu.
 6. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych z dn. 25.04.2012r. (Dz. U. poz. 463) pod względem stopnia skomplikowania warunków gruntowo-wodnych, omawiany teren mieści się w kategorii prostych warunków gruntowo - wodnych.
-"

Pełny zakres badań geotechnicznych zawarto w odrębnym opracowaniu dołączonym do powyższej dokumentacji.

5. Stan projektowany.

Zadaniem inwestycji jest wykonanie przebudowy drogi gminnej o długości 3,46km łączącej Oleszno i Panigródz w Gminie Gołańcz. W ramach prac zostanie poszerzona jezdnia oraz wbudowane zostaną dwie warstwy z betonu asfaltowego o łącznej grubości 8,0cm. Geometria drogi będzie po istniejącym śladzie z uwzględnieniem granic oraz szerokości istniejącego pasa drogowego, wynoszącego od 7,0 do 14,0m. Przebudowa obejmuje również zjazdy indywidualne do nieruchomości, na pola uprawne oraz skrzyżowania z drogami gminnymi: gruntowymi i utwardzonymi. Drzewostan rosnący w obszarze skrajni pasa drogowego, ograniczający widoczność oraz stanowiący zagrożenie dla ruchu kołowego, zostanie wycięty w ramach odrębnej dokumentacji technicznej oraz na podstawie osobnej decyzji administracyjnej. Oznakowanie pionowe zostanie wymienione oraz uzupełnione na znaki II kategorii tzw. "plaster miodu".

5.1. Założenia projektowe

- klasa drogi L (droga lokalna),
- prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h, ograniczenia na łukach $V_p = 40$ km/h,
- warunki gruntowo - wodne: G1 i lokalnie G3
grunt zakwalifikowany jako G3, należy wymienić na warstwę mrozochronną: Pr gr. 15 cm
- głębokość przemarzania gruntu: 0,8m,
- kategoria ruchu: KR-1,
- dopuszczalny nacisk na oś: 110 kN,
- warunek mrozoodporności konstrukcji drogi: KR-1 i G3

$$0,55 \times h_z = 0,55 \times 0,80\text{m} = 0,44\text{m}$$

5.2. Droga w planie.

Przebudowywany odcinek drogi krzyżuje się z drogą powiatową nr 1557P, czterema drogami gminnymi oraz w kilometrze 0+618,70 z jednotorową linią kolejową. Obiekty inżynierskie stanowią trzy przepusty: struga Gołaniecka w km 0+758,00; rów melioracyjny w km 1+476,50 oraz rów melioracyjny w km 3+460,00. Geometria drogi stanowi odcinek prosty z 7 łukami oraz 6 załamaniami osi.

Zestawienie łuków w planie:

Łuk/ załom	R [m]	Kąt [g]	Ł długość łuku	T styczna	B strzałka ugięcia	X (N)	Y (E)
W1	500	2,2904	17,99	9,00	0,08	5770748,74	3747795,36
W2	---	0,4322	---	---	---	5770705,85	3747920,45
W3	---	0,3138	---	---	---	5770529,99	3748444,93
W4	---	0,4505	---	---	---	5770399,84	3748826,83
W5	70	18,7756	20,64	10,40	0,77	5770281,86	3749165,16
W6	500	8,9843	70,56	35,34	1,25	5770279,46	3749224,24
W7	70	39,4332	43,36	22,40	3,50	5770288,56	3749314,46
W8	300	8,9020	41,95	21,01	0,73	5770356,20	3749391,59
W9	80	29,7970	37,44	19,07	2,24	5770426,09	3749498,24
W10	---	0,2612	---	---	---	5770493,19	3750094,54
W11	---	0,2033	---	---	---	5770504,10	3750195,21
W12	400	23,1362	145,37	73,50	6,70	5770559,72	3750693,57
W13	---	1,5484	---	---	---	5770505,47	3750904,03

Szerokość jezdni po poszerzeniu wynosi:

- km 0+000,00 - 0+800,00: 5,0m - przekrój jednojezdniowy dwupasowy, dwukierunkowy,
- km 0+820,00 - 1+463,75: 4,0m - przekrój jednojezdniowy jednopasowy, dwukierunkowy z 2 mijankami,
- km 1+468,75 - 1+875,65: 4,5m - przekrój jednojezdniowy jednopasowy, dwukierunkowy z poszerzeniem na łukach, $R_{min} = 70m$;
 $30/70 = 0,43m \approx 0,5m$,
- km 1+885,65 - 2+960,86: 4,0m - przekrój jednojezdniowy jednopasowy, dwukierunkowy z 3 mijankami,
- km 2+985,86 - 3+460,00: 5,0m - przekrój jednojezdniowy dwupasowy, dwukierunkowy,

Zestawienie projektowanego poszerzenia istniejącej drogi:

Tabela projektowanych poszerzeń jezdni z uwzględnieniem stopniowania podbudowy							
km	istn. szer.	proj. poszerz.	proj. szer.	odległość	śr. poszerz.	pow. poszerz.	Uwagi
	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	[m ²]	
668.70	4.00	1.50	5.50	---	---	---	
700.00	4.00	1.50	5.50	31.30	1.50	46.95	
800.00	4.00	1.30	5.30	100.00	1.40	140.00	
900.00	4.00	0.50	4.50	100.00	0.90	90.00	
1 000.00	4.00	0.50	4.50	100.00	0.50	50.00	
1 100.00	4.00	0.50	4.50	100.00	0.50	50.00	km 1+115,00 - mijanka
1 200.00	3.50	1.00	4.50	100.00	0.75	75.00	
1 300.00	3.50	1.00	4.50	100.00	1.00	100.00	
1 400.00	3.30	1.20	4.50	100.00	1.10	110.00	km 1+434,80 - mijanka
1 468.75	3.50	1.50	5.00	68.75	1.35	92.81	
1 500.00	3.40	1.60	5.00	31.25	1.55	48.44	
1 600.00	3.50	1.50	5.00	100.00	1.55	155.00	
1 700.00	3.40	1.60	5.00	100.00	1.55	155.00	
1 800.00	3.50	1.50	5.00	100.00	1.55	155.00	
1 875.65	3.40	1.60	5.00	75.65	1.55	117.26	
1 900.00	3.40	1.10	4.50	24.35	1.35	32.87	km 1+920,00 - mijanka
2 000.00	3.30	1.20	4.50	100.00	1.15	115.00	
2 100.00	3.40	1.10	4.50	100.00	1.15	115.00	
2 200.00	3.30	1.20	4.50	100.00	1.15	115.00	
2 300.00	3.40	1.10	4.50	100.00	1.15	115.00	km 2+390,00 - mijanka
2 400.00	3.50	1.00	4.50	100.00	1.05	105.00	
2 500.00	3.50	1.00	4.50	100.00	1.00	100.00	
2 600.00	3.50	1.00	4.50	100.00	1.00	100.00	
2 700.00	3.50	1.00	4.50	100.00	1.00	100.00	
2 800.00	3.50	1.00	4.50	100.00	1.00	100.00	km 2+830,00 - mijanka
2 900.00	3.70	0.80	4.50	100.00	0.90	90.00	
2 985.86	4.00	1.50	5.50	85.86	1.15	98.74	
				2 317.16		2 572.07	

Uwaga: Ze względu na warunki lokalne (istniejący drzewostan, sieci mediów, granice pasa drogowego), dopuszcza się zmianę proporcji poszerzeń lewo- i prawostronnych. Podana projektowana szerokość dotyczy warstwy ścieralnej, warstwę wiążącą oraz podbudowę, należy wykonać z zachowaniem "schodkowania konstrukcji" patrz rys. nr 3 "Przekroje normalne".

5.3 Konstrukcja nawierzchni

5.3.1. Wzmocnienie istniejącej nawierzchni:

- warstwa ścieralna: beton asfaltowy AC 11 S KR-3 5cm
- skropienie emulsją asfaltową modyfikowaną polimeroasfaltami
o zawartości asfaltu 60% (C60 BP3 ZM lub C60 BP4 ZM) w ilości 0,3 kg/m²
- siatka antyspękania wg SST, szklano - węglowa
powlekana asfaltem o wytrzymałości na rozciągnięcie:
min. 100 kN/m włókna szklane, 200 kN/m włókna węglowe
- warstwa wyrównawcza: beton asfaltowy AC 16 W KR-3; 125kg/m² 5cm
- skropienie emulsją asfaltową 1,0 kg/m²
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna po lokalnym frezowaniu korygującym przekrój

5.3.2. Poszerzenie jezdni oraz wymiana konstrukcji na gruncie G3:

- warstwa ścieralna: beton asfaltowy AC 11 S KR-3 5cm
- skropienie emulsją asfaltową modyfikowaną polimeroasfaltami
o zawartości asfaltu 60% (C60 BP3 ZM lub C60 BP4 ZM) w ilości 0,3 kg/m²
- warstwa wiążąca: beton asfaltowy AC 16 W KR-3 5cm
- skropienie emulsją asfaltową 1,0 kg/m²
- podbudowa: tłuczeń łamany stabilizowany mechanicznie
frakcji 0/63mm (wg opisu z tabeli) 20cm
- wzmocnienie podłoża: kruszywo stabilizowane cementem
C3/4 z betoniarni 15cm
- grunt rodzimy G1 (lokalnie G3 - wymiana 15cm)

RAZEM: 45 - 60cm

warunek mrozoodporności: 0,60m > 0,44m jest spełniony

5.3.3. Zjazdy indywidualne oraz na pola uprawne:

- warstwa ścieralna: beton asfaltowy AC 11 S KR-3 4cm
- skropienie emulsją asfaltową 0,3 kg/m²
- warstwa wiążąca: beton asfaltowy AC 16 W KR-3 4cm
- skropienie emulsją asfaltową 1,0 kg/m²
- podbudowa: tłuczeń łamany stabilizowany mechanicznie frakcji 0/63mm 25cm
- grunt rodzimy G1 lokalnie G3: warstwa mrozochronna: Pr 20cm

RAZEM: 53cm

warunek mrozoodporności: 0,53m > 0,44m jest spełniony

UWAGA:

Lokalizację zjazdów pokazano na rys. nr 2: "Plan sytuacyjny". Zjazdy do nieruchomości, należy wybudować w obszarze pasa drogowego do granicy działki, natomiast na pola uprawne o szerokości 6,0m i nawierzchni bitumicznej na długości 2,0m i nawierzchni tłuczniowej na długości 1,0m w granicach pasa drogowego. Dopuszcza się korektę lokalizacji i ilości zjazdów w uzgodnieniu z właścicielem posesji i Inwestorem.

5.3.4. Pobocza tłuczniowe:

Obustronne o szerokości 0,75m utwardzone tłuczeniem łamanym (np. wapienny) frakcji 0/31,5mm grub. 10cm z zaklinowaniem miałem kamiennym frakcji 0/4mm.

5.3.5. Wymagania materiałowe:

Zgodnie z zaleceniem Inwestora receptury nawierzchni bitumicznych AC11S i AC16W mają spełniać wymagania min. KR-3.

- wymagania dotyczące podbudowy tłuczniowej:

nasiąkliwość: WA24 - 2

mrozoodporność: F1

ścieralność: LA ≤ 25

opcjonalnie przy tłuczniu granitowym: MDE ≤ 15

Kruszywo jednorodne gatunkowo bez domieszek i zanieczyszczeń, spełniające wymagania krzywych uziarnienia. Np. amfibolit, bazalt, gabbro, granit, melafir.

- wymagania dotyczące pobocza tłuczniowego:

nasiąkliwość: WA24 - 2

mrozoodporność: F4

ścieralność: LA ≤ 35

Kruszywo jednorodne gatunkowo bez domieszek i zanieczyszczeń, spełniające wymagania krzywych uziarnienia. Z zaklinowaniem miałem kamiennym frakcji 0/4mm. Np. wapień.

5.3.6. Wymagana nośność, dopuszczalna tolerancja wymiarowa:

- Wymagany wtórny moduł odkształcenia E2

- podbudowa tłuczniowa: E2 ≥ 160 MPa

- zagęszczenie E2/E1 ≤ 2,2,

- Tolerancja wymiarowa:

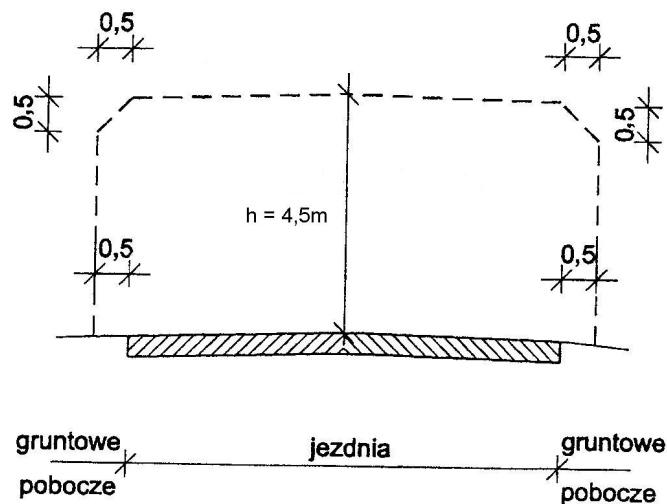
grubość podbudowy:	+/- 10%.
grubość warstwy betonu asfaltowego:	+/- 5%.
spadek poprzeczny:	+/- 0,5%

5.4. Profil podłużny, odwodnienie jezdni.

Niweleta drogi stanowi odwzorowanie istniejącego przebiegu z przyjętym podwyższeniem śr. 8,0cm; wynikającym z projektowanego wzmocnienia konstrukcji jezdni. Rzędne wynoszą od 96,06m do 102,09m. Pochylenie niwelety natomiast od 0,143% do 2,838%. Na odcinkach o niwelecie mniejszej niż 0,3%; należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe wykonanie drogi w przekroju poprzecznym (spadek daszkowy 2%), ponieważ gwarantuje on prawidłowe odwodnienie ścieków deszczowych z korony drogi. Woda opadowa ze względu na brak kanalizacji deszczowej, odprowadzana będzie w tereny zielone oraz lokalnie do rowów trawiastych.

5.5. Skrajnia drogi.

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu, korony drzew należy przyciąć zgodnie z skrajnią drogi klasy "L", Dz. U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r.



5.6. Roboty ziemne.

Roboty ziemne obejmują zdjęcie humusu oraz wykonanie koryta pod projektowane poszerzenie konstrukcji jezdni. Dodatkowo należy wykonać oczyszczenie oraz pogłębienie lokalnych rowów trawiastych. Roboty ziemne, należy poprzedzić ręcznymi przekopami próbnymi w celu lokalizacji mediów podziemnych. W przypadku natrafienia na nie wykazane,

urządzenia podziemne, należy przerwać roboty budowlane, zabezpieczyć teren budowy, a fakt ten zgłosić inwestorowi oraz gestorowi sieci. Zakres prac ziemnych związanych z poszerzeniem konstrukcji drogi, przedstawiono tabeli robót ziemnych:

TABELA ROBÓT ZIEMNYCH

TABELA ROBÓT ZIEMNYCH

Hm	Powierzchnia		Średnia powierzchnia		Odl.	Objętość	
	wykop	nasyp	wykop	nasyp		wykop	nasyp
	m2	m2	m2	m2		m3	m3
1	2	3	4	5	6	7	8
668.70	0.75	0.34	---	---	---	---	---
749.48	0.74	0.06	0.745	0.200	80.78	60.181	16.156
820.45	0.52	0.14	0.630	0.100	70.97	44.711	7.097
898.35	0.00	0.42	0.260	0.280	77.90	20.254	21.812
971.82	0.04	0.10	0.020	0.260	73.47	1.469	19.102
1041.25	0.22	0.19	0.130	0.145	69.43	9.026	10.067
1115.25	0.00	0.37	0.110	0.280	74.00	8.140	20.720
1185.71	0.27	0.11	0.135	0.240	70.46	9.512	16.910
1252.72	0.23	0.37	0.250	0.240	67.01	16.753	16.082
1323.93	0.34	0.31	0.285	0.340	71.21	20.295	24.211
1392.41	0.28	0.10	0.310	0.205	68.48	21.229	14.038
1459.96	0.42	0.49	0.350	0.295	67.55	23.643	19.927
1535.93	0.38	0.08	0.400	0.285	75.97	30.388	21.651
1605.72	0.20	0.13	0.290	0.105	69.79	20.239	7.328
1681.39	0.56	0.07	0.380	0.100	75.67	28.755	7.567
1750.03	0.97	0.00	0.765	0.035	68.64	52.510	2.402
1821.46	0.69	0.00	0.830	0.000	71.43	59.287	0.000
1905.19	0.57	0.00	0.630	0.000	83.73	52.750	0.000
1975.11	0.16	0.13	0.365	0.065	69.92	25.521	4.545
2044.69	0.23	0.04	0.195	0.085	69.58	13.568	5.914
2115.53	0.20	0.04	0.215	0.040	70.84	15.231	2.834
2185.63	0.36	0.03	0.280	0.035	70.10	19.628	2.454
2253.72	0.29	0.22	0.325	0.125	68.09	22.129	8.511
2324.29	0.49	0.32	0.390	0.270	70.57	27.522	19.054
2470.18	0.43	0.03	0.460	0.175	145.89	67.109	25.531
2538.25	0.54	0.00	0.485	0.015	68.07	33.014	1.021
2605.63	0.36	0.20	0.450	0.100	67.38	30.321	6.738
2674.83	0.42	0.30	0.390	0.250	69.20	26.988	17.300
2745.56	0.74	0.00	0.580	0.150	70.73	41.023	10.610
2818.03	0.50	0.02	0.620	0.010	72.47	44.931	0.725
2922.49	0.46	0.07	0.480	0.045	104.46	50.141	4.701
2985.86	0.60	0.10	0.530	0.085	63.37	33.586	5.386
Razem:					2 317.16	929.85	340.40

6. Kolizje i przeszkody

Ze względu na rodzaj wykonywanych prac istniejące (korytowanie do 0,5m) sieci mediów nie stanowią kolizji. W przypadku natrafienia na nie wykazane, urządzenia podziemne, należy przerwać roboty budowlane, zabezpieczyć teren budowy, a fakt ten zgłosić inwestorowi oraz gestorowi sieci. Roboty ziemne, należy poprzedzić ręcznymi przekopami próbnymi w celu sprawdzenia lokalizacji sieci mediów podziemnych.

7. Uwagi technologiczne.

1. Przed rozpoczęciem prac, należy geodezyjnie wytyczyć drogę oraz pas drogowy.
2. Teren budowy należy oznakować, zgodnie z projektem tymczasowej organizacji ruchu.
3. Materiały rozbiórkowe (ziemia, gałęzie, krzewy), należy wywozić na składowisko odpadów w miejscowości Smogulec z uwzględnieniem opłat recyklingowych lub zagospodarować zgodnie z przepisami szczegółowymi.
4. Prace prowadzić pod nadzorem osoby uprawnionej oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP. Wszystkie zastosowane materiały muszą mieć świadectwo dopuszczenia do stosowania w budownictwie.
5. Roboty zanikające podlegają zgłoszeniu i odbiorowi przez Inspektora Nadzoru Inwestorskiego.
6. W przypadku natrafienia na inne grunty niż przyjęte w dokumentacji (pkt.5.1), Kierownik Budowy zobowiązany jest do przerwania robót i poinformowania Projektanta, Inspektora Nadzoru oraz Inwestora.
7. Wszelkie zmiany projektowe, wymagają zgody Projektanta przy współudziale Inspektora oraz Inwestora.
8. Po zakończeniu przebudowy drogi, należy wykonać geodezyjną inwentaryzację powykonawczą.

8. Działania techniczne i organizacyjne wynikające z ochrony środowiska.

Dokonując analizy planowanego przedsięwzięcia oraz uwzględniając: zakres inwestycji, skalę przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu, stwierdza się brak negatywnego wpływu na środowisko, zdrowie ludzi, klimat akustyczny, przyrodę oraz krajobraz i odczucia estetyczne. Inwestycja ta poprawiająca układ komunikacyjny wpłynie na obniżenie obciążenia środowiska naturalnego przez uporządkowanie gospodarki ściekowej, obniżenie hałasu i drgań wywoływanych przez przejeżdżające pojazdy oraz zmniejszą ilość emitowanych do atmosfery spalin i pyłów. Materiały z rozbiórki po segregacji i oczyszczeniu

nadające się do użytku (ustali to Kierownik Budowy z Inspektorem Nadzoru) wykonawca robót dostarczy do magazynu drogowego Inwestora, protokołem zdawczo-odbiorczym. Materiały rozbiórkowe wykonawca dostarczy do firmy zajmującej się recyklingiem materiałów budowlanych z potwierdzonym dokumentem o ich przyjęciu lub zagospodaruje w inny sposób zgodny z przepisami szczegółowymi. Ziemię z wykopów nie nadającą się do ponownego wbudowania, jako odpad, Wykonawca robót wywiezie do firmy zajmującej się utylizacją ziemi uzyskując dokument potwierdzający odbiór w/w ziemi lub wywiezie na wysypisko wraz z opłatą recyklingową. Rozwiązania projektowe inwestycji nie powodują zagrożeń w zakresie zanieczyszczenia gleb, powietrza, wód powierzchniowych, wód podziemnych, hałasu, ochrony przyrody oraz gospodarki odpadami. Technologia robót zakłada nawierzchnie jezdni i mijanek z betonu asfaltowego co znacznie poprawia estetykę otoczenia i ułatwi komunikację. Materiały kamienne z tłuczni łałanego oraz wzmocnienie podłoża z kruszywa stabilizowanego cementem, zastosowane w konstrukcji jezdni są neutralne i przyjazne dla środowiska. Istniejące, lokalne rowy trawiaste pozwolą na sprawne odprowadzenie wód deszczowych z korpusu drogowego i poprawią gospodarkę wodną w obrębie pasa drogowego. W przypadku skażenia ziemi wyciekami ropopochodnymi przez pojazdy technologiczne budowy, likwidacja i utylizacja skażonej ziemi poprzez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa, zostanie zrealizowana na koszt firmy Wykonawczej. Prowadzone prace budowlane przy inwestycji realizowane będą w porze dziennej od godziny 6.00 do godziny 20.00 z małymi utrudnieniami dla lokalnej społeczności. Podczas wykonywania warstwy ścieralnej, zakłada się całkowite zamknięcie drogi z wyznaczeniem objazdów. Planowana inwestycja poprawi komunikację lokalną oraz nie spowoduje szkód w środowisku naturalnym.

9. Stała organizacja ruchu

W ramach zadania, należy odtworzyć istniejące oznakowanie pionowe drogi i skrzyżowań w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu kołowego. Lokalizację znaków pokazano na rys. nr 2 "Plan sytuacyjny". Oznakowanie pionowe, obejmuje następujące elementy:

- wyznaczenie dróg podporządkowanych,
- ograniczenie prędkości przejazdu,
- oznakowanie jednotorowego przejazdu kolejowego,
- ograniczenie skrajani drogowej,
- zwężenie drogi,
- niebezpieczne zakręty.

W ramach poprawy bezpieczeństwa ruchu, zaprojektowano stalowe bariery energochłonne nad istniejącymi przepustami.

Znaki należy umieszczać po prawej stronie jezdni z zachowaniem skrajni drogowej. Wymagania dotyczące zastosowanych materiałów:

1. Producent znaków drogowych powinien posiadać dla swojego wyrobu aprobatę techniczną, certyfikat zgodności nadany mu przez uprawnioną jednostkę certyfikującą, znak budowlany „B” i wystawioną przez siebie deklarację zgodności, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury. Folie odblaskowe stosowane na lica znaków drogowych powinny posiadać znak CE lub aprobatę techniczną wydaną przez uprawnioną jednostkę oraz odpowiednią deklarację zgodności wystawioną przez producenta.
2. Materiały użyte na lico, tarcze znaków i tablic, elementy konstrukcyjne, a także na wykończenia znaku muszą wykazywać pełną odporność na oddziaływanie światła, zmian temperatur, wpływy atmosferyczne i występujące w normalnych warunkach oddziaływanie chemiczne (w tym korozję elektrochemiczną) – przez cały okres trwałości znaku, określony przez wytwórcę lub dostawcę.
3. Zastosować znaki z grupy „**średnie**”, pokryte folią odblaskową II generacji tzw. „plaster miodu”.

Jednostką obmiaru oznakowania pionowego są sztuki wykonanych i ustawionych znaków. Dokładne parametry techniczne oznakowania pionowego i poziomego przedstawiono w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

Symbol	Opis	Ilość
		szt.
A-4	niebezpieczny zakręt, pierwszy w lewo	4.0
A-7	ustęp pierwszeństwa	1.0
A-12a	zweżenie jezdni dwustronne	3.0
D-1	droga z pierwszeństwem	2.0
E-4	drogowskaz w kształcie strzały do miejscowości	4.0
E-17a	miejscowość	1.0
E-18a	koniec miejscowości	1.0
U-9a	ograniczenie skrajni	5.0
U-9b	ograniczenie skrajni	5.0
B-33	ograniczenie prędkości	4.0
T-1	Tabliczka "500m"	2.0
T-3	Tabliczka "KONIEC"	2.0
	RAZEM	34.0

10. Informacja do Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia

10.1. Wstęp

Specyfiką robót drogowych jest ich zagrożenie bezpośrednim sąsiedztwem ruchu mechanicznego sprzętu i pojazdów budowy oraz ruchu samochodowego. Konsekwencją tej sytuacji jest konieczność dostosowania organizacji robót do zastanych warunków, ich oznakowanie oraz przeszkolenie i wyposażenie zatrudnionych pracowników w środki zapewniające im ochronę.

10.2. Zakres i kolejność wykonywanych robót

- a) oznakowanie placu budowy,
- b) rozbiórka elementów dróg,
- c) roboty ziemne,
- d) wzmocnienie podłoża gruntowego,
- e) wykonanie podbudowy,
- f) wykonanie nawierzchni drogowych,
- g) oznakowanie pionowe.

10.3. Zagrożenia

Lp.	Rodzaj zagrożenia	Skala zagrożenia	Miejsce zagrożenia	Czas występowania zagrożenia
1	Wypadki komunikacyjne	Częste	Drogi komunikacyjne, teren budowy	Czas dojazdu, czas pracy, czas powrotu
2	Obrażenia na skutek uderzeń, przygniecenia	Częste	Teren budowy	Czas wykonywania pracy
3	Spadające przedmioty	Sporadyczny	Teren budowy	Czas wykonywania pracy
4	Zasypanie ziemią w wykopie	Sporadyczny	Teren budowy	Czas wykonywania pracy
5	Obrażenia ciała na skutek kontakty z ostrymi przedmiotami	Częste	Teren budowy	Czas wykonywania pracy
6	Upadki	Częste	Teren budowy	Czas wykonywania pracy
7	Hałas	Sporadyczny	Teren budowy	Czas wykonywania pracy
8	Przemoknięcie	Sporadyczny	Teren budowy	Czas wykonywania pracy
9	Osoby niepowołane w miejscu pracy	Częste	Teren budowy	Czas wykonywania pracy

10.4. Zabezpieczenie robót

a) oznakowanie i organizacja ruchu

Roboty oznakować tak, aby uciążliwość prac dla ruchu lokalnego była jak najmniejsza. Jednocześnie należy zapewnić bezpieczeństwo osobom wykonującym roboty drogowe.

b) szkolenia

Szkolenia wstępne obejmujące wszystkich zatrudnionych. Pracowników należy zapoznać z technologią i kolejnością wykonywanych robót, wskazać posadowienie urządzeń podziemnych i warunki pracy w ich pobliżu wynikające z uzgodnień oraz projektów branżowych. Szczególnie zaakcentować niebezpieczeństwo ogólne jakie niesie dowóz materiału oraz sprzęt i transport technologiczny. Szkolenie na stanowisku roboczym obejmuje każdego, kto na budowie po raz pierwszy wykonuje daną czynność technologiczną. Każdorazowo należy przypominać zasady bezpiecznego zachowania przy robotach, które mają być aktualnie wykonywane. Szczególną staranność zachować przy robotach niebezpiecznych wymienionych w pkt. 3 .

c) oznakowanie maszyn drogowych

Maszyny i sprzęt technologiczny zatrudnione do wykonania zadania winny posiadać światła żółte wysyłające sygnały błyskowe.

d) środki ochrony osobistej

Zatrudnieni przy robotach winni posiadać:

- ubrania ochronne
- kamizelki z elementami odblaskowymi
- rękawice ochronne
- kaski ochronne
- sprzęt ochrony osobistej

Projektował:

mgr inż. Mariusz Tomczak

upr. nr WKP/0247/POOD/07;

zrzeszony WKP/BD/0148/08

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- 1. Plan orientacyjny*
- 2. Plan sytuacyjny z organizacją ruchu.*
- 3. Przekroje normalne.*
- 4. Schemat konstrukcyjny zjazdów*
- 5. Profil podłużny.*
- 6. Przekroje poprzeczne.*
- 7. Mapa stanu prawnego*