

## **O P I S T E C H N I C Z N Y**

do projektu zagospodarowania terenu  
opracowanego dla zamierzenia inwestycyjnego pn.:

**„Rozbudowa ul. Powstańców Wlkp. w Więcborku w ciągu DP  
nr 1134C Więcbork-Jastrzębiec-Płosków-Sośno od km 0+059,70 do km 0+253,50”**

### **PODSTAWA OPRACOWANIA**

- mapa sytuacyjno - wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500;
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane;
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym;
- ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych;
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia;
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.

### **PRZEDMIOT INWESTYCJI**

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1134C *Więcbork-Jastrzębiec-Płosków-Sośno* na odc. od km 0+059,70 do km 0+253,50, w ciągu której pozostaje część ul. Mickiewicza oraz ul. Powstańców Wlkp. w m. Więcbork.

Przedsięwzięcie, o którym mowa, planowane jest do przeprowadzenia w województwie kujawsko-pomorskim, powiecie sępoleńskim, gminie Więcbork, jednostce ewidencyjnej 041304\_4 Więcbork - M, obrębie ewidencyjnym Więcbork (0003) na: części działek 1/1, 2/4, 2/8, całej działce 2/10, części działek 2/11, 8/1, 248/1 oraz jednostce ewidencyjnej 041304\_4 Więcbork - M, obrębie ewidencyjnym Więcbork (0001): część działki 141

Orientacyjną lokalizację w/w zamierzenia inwestycyjnego przedstawia treść rys. nr 1, tj. „Planu orientacyjnego”, który zamieszczony został na str. 37 niniejszego projektu budowlanego.

### **STAN ISTNIEJĄCY**

Przedstawiany do rozbudowy ciąg komunikacyjny o dł. 0,1938 km ulokowany jest w granicach administracyjnych miasta Więcbork, w jego centralnej części. Początek tego odcinka przypada na km 0+059,70 ciągu ulicznego *Mickiewicza-Powstańców Wlkp.*, który w całości biegnie w korytarzu drogi powiatowej 1134C. Ze względu na swoje centralne położenie miejskie, w jego bliskim sąsiedztwie zlokalizowane są ważne z punktu widzenia mieszkańców gminy, jak również powiatu, ośrodki użyteczności publicznej. Mowa tutaj o Szpitalu Miejskim, Gminnym Centrum Medycznym, Ośrodku Pomocy Społecznej, Miejskim Ośrodku Kultury czy też Zakładzie Gospodarki Komunalnej jak również Urzędzie Miejskim. Nie bez znaczenia pozostaje również to, że w tej strefie znajdują się dwa przystanki komunikacji zbiorowej i parking, obsługujące potrzeby komunikacyjne mieszkańców. Tak duże nagromadzenie w bliskiej wzajemnej lokalizacji obiektów stanowiących cel podróży mieszkańców sprawia, że opisywany odcinek drogi powiatowej jest również istotny z punktu widzenia ruchu pieszego. W stanie istniejącym w km 0+078,80 zlokalizowane jest przejście dla

pieszych, zapewniające przekraczanie jezdni pieszym, których celem jest szpital powiatowy oraz wschodnia i centralna część miasta. Nie jest ono jednak akceptowane przez tych pieszych, którzy poruszają się na kierunku szpital powiatowy - centrum medyczne - przystanki komunikacji zbiorowej z uwagi na jego zbytne oddalenie (75,0 m) od tych miejsc. Mankamentem jest także to, że chodnik w ul. Powstańców Wlkp. zlokalizowany jest jedynie po stronie drogowej lewej i nie jest zapewnione dojście ciągiem pieszym do przystanku autobusowego po stronie drogowej prawej. W ocenie brd niewłaściwym stanem drogowego układu geometrycznego na skrzyżowaniu ul. Mickiewicza z ul. Powstańców Wlkp. jest duży promień prawoskrętu, który wynosi 30,0 m, przez co możliwy jest zjazd z ul. Mickiewicza w ul. Powstańców Wlkp. z dużą prędkością, wprost na przejście dla pieszych. Poza tym zaraz za przejściem dla pieszych urządony jest zjazd na parking. Sam manewr zjazdu z drogi powiatowej na parking nie stwarza żadnych zagrożeń, jednak już włączenie się z niego do ruchu na drogę powiatową, owszem. Kierujący pojazdem podczas takiego manewru w pierwszej kolejności zwraca uwagę na pojazdy poruszające się drogą powiatową, w dalszej na pieszych będących już na przejściu, a tych oczekujących na wkroczenie na jezdnię może w ogóle nie dostrzec, szczególnie jeżeli są to osoby oczekujące po tej samej stronie jezdni co zjazd na parking. Ponadto do niewłaściwych zachowań dochodzi również wtedy, gdy osiągnięty zostanie stan nasycenia parkingu, a kierujący pojazdami stawiają pojazdy na poboczu jezdni i strefie pasa zieleni bezpośrednio przy chodniku. Pojazdy te parkowane są, aż do wysokości przejścia dla pieszych, pogarszając przez to widoczność, która ma decydujące znaczenie dla bezpiecznego przekraczania jezdni.

Droga powiatowa 1134C Więcbork-Jastrzębiec-Płosków-Sośno mająca swój początek na przecięciu jej osi z osią drogi woj. nr 241 zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie posiada klasę techniczną Z, jednak na opisywanym odcinku tj. pomiędzy km 0+059,70 a km 0+253,50 nie spełnia kryterium odnośnie szer. jezdni, która zawiera się w przedziale od 5,20-7,30 m. Szczególnie niepożądana jest szer. 7,30 m w obrębie istniejącego przejścia dla pieszych, co wydłuża czas przekraczania jezdni przez pieszych, zwłaszcza z ograniczeniami ruchowymi. Wpływa to na pogorszenie warunków swobody ruchu na drodze powiatowej, ale również jest niekorzystne dla samych pieszych. Na przekrój poprzeczny drogi powiatowej na tym odcinku składa się jezdnia bitumiczna, obustronne pobocza gruntowe i lewostronny chodnik szer. 1,50 m oddzielony od jezdni pasem zieleni. Odwodnienie pasa drogowego odbywa się poprzez grawitacyjny spływ wody opadowej w obręb pasa drogowego na powierzchni nieutwardzone oraz do dwóch istniejących studzienek wpustowych zlokalizowanych obustronnie w km 0+119,40, wpiętych do kanału deszczowego fi 300.

Poza scharakteryzowanym powyżej układem komunikacyjnym, na aktualne zagospodarowanie terenu składa się naziemna i podziemna infrastruktura techniczna nie związana z drogą tj.: linie telekomunikacyjne, wodociąg, linie energetyczne oraz ta związana z zarządzaniem pasem drogowym w postaci kanalizacji deszczowej i oświetlenia ulicznego. Pod nawierzchnią jezdni i chodnika w km 0+224,50 zlokalizowany jest przepust nie będący urządzeniem drogowym ze względu na to, że droga powiatowa na tym odcinku nie jest wyposażona w rowy drogowe, którymi odprowadzana byłaby z jej pasa woda opadowa, a sam przepust przeprowadza wodę z rowu nie drogowego, usytuowanego na działce nr 143 do rowu usytuowanego na działce nr 3, którym woda wprowadzana jest do jeziora więcborskiego.

Opisane powyżej mankamenty mają wpływ na ogólny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w rozpatrywanym obszarze, szczególnie niekorzystny dla niechronionych uczestników ruchu, stąd za uzasadnione należy uznać działania zarządcy drogi, podjęte w celu takiej modyfikacji istniejącego układu drogowego, aby do minimum wyeliminować wpływ ruchu drogowego na życie i zdrowie ludzkie. Realizacja projektu zagwarantuje rozbudowanej infrastrukturze drogowej pełną funkcjonalność oraz komfort i bezpieczeństwo użytkownika, co tym bardziej utwierdza w konieczności przeprowadzenia projektowanych robót.

Oprócz powyższego opisu, stan istniejący szczegółowo ilustruje poniższa dokumentacja fotograficzna.



## PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Nadrzędny cel jaki postawiono projektując zmiany w opisanym układzie drogowym orientował się na poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszego w tym obszarze. Z tego też względu położono nacisk na zwiększoną dostrzegalność istniejącego przejścia dla pieszych w km 0+078,80; skrócenie czasu przebywania pieszego na przejściu, zmniejszenie prędkości przejazdu pojazdów poruszających się drogą w strefie oddziaływania przejścia, polepszenie dostępności przejścia dla pieszych z ograniczeniami ruchowymi. Zdecydowano również o wyznaczeniu w km 0+147,50 nowego przejścia dla pieszych, a jego lokalizacja została ustalona na podstawie zachowań pieszych, którzy przekraczali jezdnię drogi powiatowej w okolicach istniejącej wiaty przystankowej oraz o całkowitym odseparowaniu ruchu pieszego od ruchu pojazdów. Zaprojektowane zmiany w zagospodarowaniu terenu uwzględniły wymagania jakie zostały ujęte w wytycznych WR-D-41-3 projektowania infrastruktury dla pieszych część 3 *projektowanie przejść dla pieszych*, a cel ten osiągnięto poprzez:

- zawężenia jezdni do szer. 6,50 m z 7,30 m w miejscu istniejącego przejścia dla pieszych, przez co skróci się długość drogi ewakuacji pieszego,
- likwidacji zjazdu publicznego na parking i urządzenie go w innym miejscu tj. w km 0+108,59;
- ustawienie obustronnego obramowania jezdni krawężnikiem wysokim, co wyeliminuje parkowanie pojazdów w pasie zieleni i na poboczu, w bezpośredniej bliskości od przejścia przez co poprawi się widoczność samego przejścia dla kierujących pojazdami i widoczność pojazdów przez pieszego przebywającego w strefie oczekiwania,
- wykonaniu pachwiny z kostki kamiennej na prawoskręcie z ul. Mickiewicza w ul. Powstańców Wlkp. przez co korytarz ruchu dla samochodów o masie całkowitej do 3,5 Mg będzie mniejszy, co wpłynie na redukcję prędkości z jaką wjeżdżają one w ul. Powstańców Wlkp.
- poszerzeniu prawostronnego chodnika w miejscu istniejącego przejścia dla pieszych, do 2,50 m,
- wykonaniu obustronnych ramp krawężnikowych wraz z elementami fakturowego oznakowania nawierzchni,
- wykonaniu doświetlenia dedykowanego,
- budowie prawostronnie chodnika na odcinku pomiędzy istniejącym przejściem dla pieszych a peronem zatoki autobusowej urządzonej po tej samej stronie drogowej.
- wykonaniu nowego oznakowania poziomego (P-10 grubowarstwowe) i pionowego znakami D-6 wyposażonymi w folie odblaskowe 2 generacji.

Wprowadzenie tych zmian oraz konieczność uwzględnienia w projektowanej rozbudowie drogi powiatowej warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ujętych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku pociągnęło za sobą kolejne, zmiany, które polegały na:

- przesunięciu osi w planie na odc. od km 0+059,70 do km 0+253,50;
- wykonaniu poszerzenia jezdni w celu uzyskania szerokości wymaganej 6,0 m;
- wykonaniu pachwin z kostki kamiennej na skrzyżowaniu z ul. Powstańców Wlkp. w ul. Mickiewicza,
- wykonaniu na istniejącej nawierzchni bitumicznej w-wy profilowej i ścieralnej z betonu asfaltowego,
- budowie zatok autobusowych po obu stronach jezdni z ich przesunięciem zgodnym z ruchem pojazdów (nowe przejście dla pieszych zlokalizowano pomiędzy tymi zatokami).

W ramach projektu uwzględniono również istniejące warunki odwodnienia pasa drogowego, które pozostaną bez zmian, tzn. wody opadowe z powierzchni twardych (jezdni, pachwin, chodników, zjazdów, zatok autobusowych) odprowadzane będą poprzez grawitacyjny spływ do istniejących studzienek wpustowych oraz w obręb pasa drogowego na powierzchnie nieutwardzone (pasy zieleni). Projekt zakłada odnowę studzienek wpustowych polegającą na wymianie kręgów betonowych i wpustów żeliwnych oraz przykanalików na nowe, bez zmiany ich parametrów technicznych i użytkowych. Jak już to zostało wyjaśnione powyżej,



przepust umieszczony w pasie drogowym w km 0+224,50 z racji tego, że nie odwadniania pasa drogowego ( i tak zostanie również po rozbudowie drogi powiatowej) i w żaden inny sposób nie służy zarządzaniu drogą powiatową, jest urządzeniem obcym. Konsekwencją tego stanu jest to, że na etapie projektowania został on potraktowany jak każde inne urządzenie obce umieszczone w pasie drogowym, tzn. planowaną inwestycję uzgodniono z jego zarządcą, którym jest gm. Więcbork. Burmistrz Więcborka wyraził pozytywną opinię do przedłożonych mu rozwiązań projektowych, co zostało przeprowadzone w trybie art. 11 b ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Ponadto planowana rozbudowa nie będzie rodziła kolizji z żadną infrastrukturą umieszczoną w pasie drogowym, nie mniej ze względu na planowane poszerzenie jezdni i budowę zatok autobusowych, będzie miało miejsce krzyżowanie się tych powierzchni z przewodami energetycznymi i telekomunikacyjnymi. Zgodnie z zaleceniami ich gestorów w tych miejscach zaprojektowano dwudzielne rury osłonowe fi 110 mm, co zostało graficznie oznaczone na rys.nr 2 „Projekt zagospodarowania terenu”. Ponadto z uwagi na gęste uzbrojenie terenu prace związane z korytowaniem należy prowadzić pod szczególnym nadzorem.

Obsługa komunikacyjna przyległego terenu będzie realizowana jak dotychczas z tą różnicą, że jeden ze zjazdów na parking urządzony na dz. nr 2/4 i 2/8 będzie zlikwidowany, a dostęp do miejsc postojowych będzie możliwy za pomocą dwukierunkowego zjazdu na dz. 2/8, który zostanie przebudowany. Działanie to jest niezbędne w celu poprawy warunków bezpieczeństwa na przejściu km 0+078,80. Z kolei zjazd z drogi powiatowej na teren szpitala powiatowego odbywać się będzie istniejącym zjazdem, którego nawierzchnia ze względu na dodatkowe ułożenie warstw bitumicznych na jezdni ulicy i zmianę przebiegu osi drogi w planie, będzie musiała być przełożona i dostosowana do nowych rzędnych drogi powiatowej.

Dostęp ulicy Zamkowej do drogi powiatowej obecnie odbywa się poprzez dwa zjazdy publiczne o nawierzchni gruntowej tworzące na połączeniu z ul. Zamkową i ul. Powstańców Wlkp. coś na wzór archaicznego skrzyżowania typu „y”. Jeden ze zjazdów obsługuje ruch w kierunku centrum miasta, drugi użytkowany jest przez tych uczestników ruchu, którzy za cel swej podróży obierają kierunek na m. Śmiłowo; oba zjazdy ułożone po stronie drogowej prawej oddalone są od siebie o 0,0285 km. Po rozbudowie funkcjonował będzie tylko jeden zjazd, tzn. ten w km 0+206,93.

Po wykonaniu projektowanych robót zagospodarowanie terenu przedstawiać się będzie, jak w treści załączonego „Projekt zagospodarowania terenu”. Wynika z niego, że rozwiązania projektowe biorą swój początek w km 0+059,70 przebiegu ciągu ulicznego Mickiewicza – Powstańców Wlkp. i są realizowane do km 0+253,50. Zestawiając te dane, stwierdza się, że rozbudowa, o której mowa, planowana jest na długości:

$$0,2535 \text{ km} - 0,0597 \text{ km} = 0,1938 \text{ km} (193,80 \text{ m})$$

## **PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU W UJĘCIU ILOŚCIOWYM**

Współzależności elementarne składające się na projektowane zagospodarowanie terenu graficznie zobrazowane w treści rys. nr 2 tj. „Projekt zagospodarowania terenu” w ujęciu ilościowym zestawione zostały w poniższej tabeli:

Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania:

Jezdnie o nawierzchni z betonu asfaltowego	1 181,67 m <sup>2</sup>
Ciągi piesze z betonowej kostki brukowej	428,04 m <sup>2</sup>
Zjazdy o nawierzchni z betonowej kostki brukowej	59,60 m <sup>2</sup>
Zatoki autobusowe o nawierzchni z betonowej kostki brukowej	143,80 m <sup>2</sup>
Pachwiny z kostki kamiennej	55,44 m <sup>2</sup>
Pobocza ziemne ulepszone kruszywem	152,20 m <sup>2</sup>
Powierzchnie nieutwardzone	297,87 m <sup>2</sup>

## **STREFA OCHRONNY KONSERWATORSKIEJ**

Obszar, na którym projektowane jest przedmiotowe zadanie nie jest objęty strefą ochrony konserwatorskiej, nie mniej w trakcie prowadzenia robót polegających na korytowaniu, jeżeli odkryty zostanie przedmiot posiadający cechy zabytku, prace należy wstrzymać, a przedmiot i miejsce, w którym został ujawniony zabezpieczyć i niezwłocznie powiadomić o tym fakcie właściwego miejscowo Konserwatora Zabytków lub Burmistrza Więcborka.

## **WPLYW NWESTYCJI NA ŚRODOWISKO**

Zgodnie z §3 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, projektowane zamierzenie budowlane nie należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko, stąd też decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie jest wymagana. Przedsięwzięcie inwestycyjne, o którym mowa, nie jest też bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000, gdyż nie jest lokalizowane na tym obszarze, ani w jego pobliżu oraz nie będzie wywierało na taki obszar żadnego wpływu.

Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się wytworzenie materiałów odpadowych. Będzie to przede wszystkim nadmiar gruntu rodzimego uzyskany podczas wykonywania koryta pod poszerzenie i zatoki autobusowe, który zostanie częściowo zagospodarowany poprzez jego wbudowanie w miejsca pasów zieleni. Inne odpady powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia zostaną przekazane do utylizacji uprawnionym odbiorcom przez wykonawcę robót budowlanych. Ponadto zobowiązuje się wykonawcę do ustawienia na czas trwania robót toalety przenośnej oraz zapewnienia jej opróżniania przez specjalistyczną firmę utylizującą ścieki socjalno – bytowe.

Postępowanie z odpadami na etapie eksploatacji inwestycji odbywać się będzie na zasadach ogólnie obowiązujących (odpowiedzialnością za utrzymanie obiektów drogowych w okresie ich eksploatacji tak, jak placów i ulic, obarczeni są ich zarządcy).

W trakcie realizacji przedsięwzięcia na pewno wzrośnie okresowo natężenie hałasu, co spowodowane będzie wykonywaniem robót budowlanych przy pomocy maszyn budowlanych, samojezdnych środków transportu kołowego i innego sprzętu zmechanizowanego. Efekt ten minie po zakończeniu robót.

W zakresie zanieczyszczenia powietrza, jak i natężenia hałasu, zrealizowane przedsięwzięcie będzie miało na środowisko wpływ neutralny.

Wszelkie roboty budowlane prowadzone będą zgodnie z treścią niniejszego projektu budowlanego, pod stałym nadzorem – wyłącznie w porze dziennej.

Realizacja inwestycji nie przewiduje żadnej ingerencji w istniejący drzewostan, a poza tym drzewa rosnące w pasie drogowym w bezpośrednim oddziaływaniu prowadzonych robót zostaną zabezpieczone przed potencjalnym uszkodzeniem.

## **INFORMACJA O OBSZARACH CHRONIONYCH**

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko oraz nie będzie wprowadzało zagrożenia dla życia, zdrowia i higieny w jego otoczeniu.

Ponadto inwestycja nie jest bezpośrednio związana z ochroną obszaru Natura 2000, ponieważ nie jest lokalizowana na tym obszarze oraz nie będzie wywierało nań żadnego wpływu.

Miasto Więcbork, zgodnie z uchwałą nr X/229/15 sejmiku Województwa Kujawsko - Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015r. (Dz. Urz. Woj. Kuj. Pom. z 2015r.poz. 2550) jest wyłączony z obszaru Krajeńskiego Parku Krajobrazowego, co nie zwalnia z obowiązku inwestora od działań zgodnych z przepisami szczególnymi. Przyjęte w projekcie rozwiązania techniczne rozbudowywanego odcinka drogi są zgodne z w/w uchwałą.

## **KANAŁ TECHNOLOGICZNY**

Ustawa o drogach publicznych w art. 39 ust. 6 nakłada na zarządcę drogi obowiązek zlokalizowania kanału technologicznego w pasie drogowym w trakcie budowy i przebudowy dróg publicznych, co mas miejsce również w tym przypadku, nie mniej ten sam akt prawny w ust. 6c zezwala ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji, zwolnić zarządcę drogi z takiego obowiązku. Postępowanie ma charakter administracyjny i prowadzone jest na wniosek zarządcy drogi, a zwolnienie z obowiązku udzielane jest w formie decyzji administracyjnej.

Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskim uzyskał dla projektowanego zamierzenia inwestycyjnego owe zwolnienia, które w formie decyzji nr DT.WIT.-I.7110.122.202 i DT.WIT.-I.7110.123.2021 są załącznikami do niniejszego wniosku – str. 30-33.

## **INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU**

Zgodnie z art. 3 pkt. 20 ustawy Prawo budowlane przez obszar oddziaływania obiektu należy rozumieć teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu, w tym zabudowy tego terenu.

Przedsięwzięcie, o którym mowa, planowane jest do przeprowadzenia w województwie kujawsko-pomorskim, powiecie sępoleńskim, gminie Więcbork, jednostce ewidencyjnej 041304\_4 Więcbork - M, obrębzie ewidencyjnym Więcbork (0003) na: części działek 1/1, 2/4, 2/8, całej działce 2/10, części działek 2/11, 8/1, 248/1 oraz jednostce ewidencyjnej 041304\_4 Więcbork - M, obrębzie ewidencyjnym Więcbork (0001): część działki 141

Do przepisów odrębnych w rozumieniu ustawy Pb należy zaliczyć przepisy rozporządzeń wykonawczych, a zatem przepisy m. in.:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie § 13.1, § 40 oraz § 60 (Dz. U z 2019 r. , poz.1065 ze zm.),
- rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. z 2010 r. Nr 109, poz. 719 ze zm.),
- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki morskiej w zdnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U z 2016 r. , poz.124 ze zm.),
- załącznik do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Tj. Dz. U. z 2014 r. poz. 112),
- rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie składowisk odpadów (Dz. U. z 2013 r., poz. 523),

jak i również przepisy dot. m. in. ustaw:

- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376; ze zm.),
- ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2021, poz. 741 ze zm.).

Realizacja inwestycji nie ograniczy w żadnym stopniu zagospodarowania terenów doń przyległych, natomiast zdecydowanie poprawi ich atrakcyjność inwestycyjną, tak jak dzieje się to każdym przypadkiem, gdy budowana jest nowa infrastruktura drogowa, a stara jest modernizowana. Poza tym rozbudowa drogi powiatowej na rozpatrywanym odcinku długofalowo nie wpłynie na pogorszenie komfortu i warunków użytkowania gruntów przyległych do pasa drogowego, nie mniej w którymś okresie, związanym z prowadzeniem robót budowlanych, pewna uciążliwość będzie miała miejsca. Związana ona będzie z

niekorzystnym oddziaływaniem hałasu pochodzącego od sprzętu budowlanego, ale jak już to zostało wspomniane, będzie to ograniczone do okresu trwania robót budowlanych i to również nie przez całą dobę.

**PROJEKTANT:**

.....  
(data i podpis)



**O P I S   T E C H N I C Z N Y**  
do projektu architektoniczno - budowlanego  
opracowanego dla zamierzenia inwestycyjnego pn.:

***Rozbudowa ul. Powstańców Wlkp. w Więcborku w ciągu DP  
nr 1134C Więcbork-Jastrzębiec-Płosków-Sośno od km 0+059,70 do km 0+253,50***

**PODSTAWA OPRACOWANIA**

- mapa sytuacyjno - wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500;
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane;
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym;
- ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych;
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia;
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.

**INFORMACJE LOKALIZACYJNE**

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1134C *Więcbork-Jastrzębiec-Płosków-Sośno* na odc. od km 0+059,70 do km 0+253,50, w ciągu której pozostaje część ul. Mickiewicza oraz ul. Powstańców Wlkp. w m. Więcbork.

Przedsięwzięcie, o którym mowa, planowane jest do przeprowadzenia w województwie kujawsko-pomorskim, powiecie sępoleńskim, gminie Więcbork, jednostce ewidencyjnej 041304\_4 Więcbork - M, obrębzie ewidencyjnym Więcbork (0003) na: części działek 1/1, 2/4, 2/8, całej działce 2/10, części działek 2/11, 8/1, 248/1 oraz jednostce ewidencyjnej 041304\_4 Więcbork - M, obrębzie ewidencyjnym Więcbork (0001): część działki 141.

Orientacyjną i szczegółową lokalizację inwestycji przedstawiają rysunki:

- a) nr 1 - „Plan orientacyjny”;
- b) nr 2 - „Projekt zagospodarowania terenu”,

które umieszczone są w części II niniejszego projektu budowlanego, tj. w „Projekcie zagospodarowania terenu”.

**CEL I ZAKRES OPRACOWANIA**

Opracowanie niniejsze ma na celu wskazanie właściwego, z punktu widzenia branży drogowej, sposobu wykonania robót budowlanych polegających na rozbudowie drogi publicznej, w wyniku wykonania których zrealizowane ma zostać zagospodarowanie terenu w projektowanym dla tej branży drogowej zakresie. Wszystko to w oparciu o powierzchnie terenu znajdujące się w lokalizacji, o której mowa na wstępie niniejszego opisu technicznego.

W związku z powyższym, po uprzednim oznakowaniu terenu robót, należy przeprowadzić niżej wymienione roboty:

- przygotowawcze w tym wycięcie drzew,
- ziemne (zdjęcia warstwy humusu),

- wykonanie koryta pod nowe nawierzchnie (poszerzenie jezdni, zatoki autobusowe, pachwiny, chodnik),
- zabezpieczenie sieci dwudzielnymi rurami osłonowymi (energetyczna, teletechniczna),
- obramowanie krawężnikami, opornikami i obrzeżami betonowymi na ławach betonowych;
- warstwy konstrukcyjne nawierzchni,
- odnowę studzienek wpustowych wraz z przykanalikami,
- pobocza gruntowe umocnione kruszywem,
- oznakowanie pionowe i poziome.

Po wykonaniu w/w zakresu robót należy:

- przeprowadzić roboty porządkowe;
- dokonać inwentaryzacji powykonawczej.

Opisane powyżej roboty należy wykonać zgodnie z treścią rysunków technicznych pozostających częścią niniejszego projektu budowlanego.

### **STAN ISTNIEJĄCY I UZASADNIENIE CELOWOŚCI**

Stan istniejący w zakresie podstawowym opisany został w części II niniejszego projektu budowlanego, tj. w „Projekcie zagospodarowania terenu”.

### **PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE**

- klasa drogi: dojazdowa (Z);
- prędkość projektowa: 40 km/h;
- prędkość miarodajna: n/d;
- kategoria ruchu: KR2;
- szerokość jezdni: 6,00/6,50 m;
- szerokość zatok autobusowych: 3,00 m
- szerokość poboczy umocnionych kruszywem: 1,00 m
- szerokość chodnika: 1,50/2,50 m;
- spadek poprzeczny nawierzchni jezdni daszkowy 2%,
- profil podłużny tożsamy z istniejącym,
- spadek poprzeczny pobocza gruntowego 6%;
- obramowania i trwałe wydzielenia: krawężniki, oporniki i obrzeża betonowe;
- odwodnienie pasa drogowego: grawitacyjne powierzchniowe, realizowane spadkami podłużnymi i poprzecznymi w obrębie pasa drogowego na powierzchni nieutwardzone oraz do dwóch studzienek wpustowych,
- oznakowanie poziome cienko i grubowarstwowe,
- oznakowanie pionowe,
- doświetlenie przejść dla pieszych oświetleniem dedykowanym.

### **STAN PROJEKTOWANY – LOKALIZACJA W PLANIE**

Sposób zlokalizowania obiektu w planie zobrazowany został treścią rys. nr 2 oraz 3 tj. „Projekt zagospodarowania terenu” i „Planu sytuacyjnego”. Wykonawca znajdzie tam szczegółowe omówienia dotyczące geometrii poziomej obiektu i wszelkie inne charakterystyki niezbędne z wykonawczego punktu widzenia do zlokalizowania i zrealizowania przedsięwzięcia w terenie.

### **STAN PROJEKTOWANY – PROFIL PODŁUŻNY**

Profil podłużny drogi powiatowej na rozpatrywanym odcinku nie ulegnie zmianie, z tego względu że nowa niweleta będzie odwzorowaniem istniejącego profilu podłużnego, a rzędne nawierzchni będą zwiększone o grubość zsumowanych nowych warstw bitumicznych.

## **OPINIA GEOTECHNICZNA**

W miejscu projektowanej inwestycji występują generalnie proste warunki geotechniczne. W podłożu zalegają utwory czwartorzędowe pochodzenia holoceniowego i plejstoceniowego. Budowę geologiczną rozpoznano do głębokości 2,0 m stwierdzając wyłącznie występowanie utworów czwartorzędowych: humus do gł. 0,3 m, piasek drobny do gł. 0,7 m, piasek średni do gł. 1,2 m, piasek drobny do gł. 2,0 m. Grunty zalegające do głębokości 1,20 m są w stanie luźnym, natomiast ostatnia w-wa z piasku drobnego w stanie średniozagęszczonym. Wodę gruntową nawiercono na gł. 2,0 m.

Kategorię zagrożenia bezpieczeństwa budowy drogi wynikającą ze stopnia skomplikowania konstrukcji, jej posadowienia, oddziaływań oraz warunków geotechnicznych określono jako I w prostych warunkach geotechnicznych, według Rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 25.04.2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych.

## **WYZNACZENIE KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI**

- Warunki brzegowe:
  - konstrukcję nawierzchni na poszerzeniach ustalono zgodnie z §152 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zaprojektowano według katalogu konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych,
  - klasa techniczna ulicy: **Z**,
  - kategoria ruchu: **KR-2**,
  - obramowanie nawierzchni: **obustronne krawężnikiem**,
  - odwodnienie: **system odwodnienia wgłębego**,
  - ustabilizowany poziom zwierciadła wody gruntowej: **2,0 m**,
  - grunty w podłożu bezpośrednio pod konstrukcją projektowanej ulicy: **piasek drobny w stanie średniozagęszczonym**,
  - okres eksploatacji: **20 lat**,
  - dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu: **100 kN**.

- Określenie warunków wodnych i grupy nośności podłoża

Założono wstępną grubość nawierzchni 52 cm co jest niezbędne dla ustalenia odległości zwierciadła wody gruntowej od spodu konstrukcji nawierzchni, a tym samym warunków wodnych.

- Określenie warunków wodnych:

- a) założona wstępna grubość nawierzchni **52 cm**,
- b) niweleta drogi przebiega po terenie,
- c) odległość zwierciadła wody gruntowej od spodu konstrukcji nawierzchni:

$$H_{zWG} \leq 2m$$

- d) nawierzchnia obramowana, szczelna z dobrym odwodnieniem.

Według punktów 7.6-7.9 i tablicy 7.1 KTKNPIP: **warunki wodne przeciętne**.

- Wyznaczenie grupy nośności podłoża gruntowego

- a) ocena według wskaźnika nośności CBR. Wskaźnik nośności CBR dla piasku drobnego na podstawie dostępnych danych z literatury: CBR=10%. Na podstawie tablicy 7.3 katalogu grupa nośności podłoża gruntowego – G2
- b) ocena według wysadzinowości i warunków wodnych. Piasek drobny zgodnie z tabelą 7.2 – grunt niewysadzinowy. Grunt niewysadzinowy, warunki wodne przeciętne → według tabeli 7.4 – grupa nośności podłoża gruntowego – G1.

- Przyjęto grupę nośności podłoża gruntowego – G2.
- Przyjęcie dolnych warstw konstrukcji nawierzchni.  
Przyjęto warstwę ulepszanego gr. 20 cm z gruntu stabilizowanego cementem CBGM klasy C<sub>5/6</sub>.
- Przyjęcie górnych warstw konstrukcji nawierzchni.  
Dla kategorii ruchu KR-2 ze względu na zastosowanie warstwy ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem, przyjęto następujący układ warstw:

a) *poszerzenie:*

- warstwa ścieralna: SMA 11 gr. 4 cm,
- warstwa profilowa: beton asfalt. AC 11W w ilości 75 kg m<sup>2</sup>,
- w-wa przeciwpękaniowa z geosyntetyku,
- warstwa podbudowy: beton asfalt. gr. 5 cm AC 16P,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C<sub>90/3</sub> gr. 20 cm
- w-wa ulepszanego podłoża gr. 20 cm z CBGM C<sub>5/6</sub>.

Całkowita grubość warstw nawierzchni wynosi **52 cm**.

b) istniejąca nawierzchnia:

- warstwa ścieralna: beton asfalt. SMA 11 gr. 4 cm,
- warstwa profilowa: beton asfalt. AC 11W w ilości 75 kg m<sup>2</sup>,

c) zatoka autobusowa:

- warstwa ścieralna: betonowa kostka brukowa gr. 8 cm,
- podsypka cem.-piask. gr 3 cm,
- podbudowa z bet cem. C16/20 gr. 20 cm,
- w-wa ulepszanego podłoża gr. 20 cm z CBGM C<sub>5/6</sub>.

d) chodnik:

- warstwa ścieralna: betonowa kostka brukowa gr. 8 cm,
- podsypka cem.-piask. gr 4 cm,
- w-wa ulepszanego podłoża gr. 15 cm z CBGM C<sub>5/6</sub>.

e) pachwiny:

- warstwa ścieralna: kamienna kostka brukowa 17x15 cm,
- podsypka cem.-piask. gr 4 cm,
- podbudowa z bet cem. C16/20 gr. 20 cm,
- w-wa ulepszanego podłoża gr. 20 cm z CBGM C<sub>5/6</sub>.

Charakterystyczne przekroje konstrukcyjne przedstawiono w treści rys. nr 4 pn. „Przekroje normalne. Szczegóły konstrukcyjne”.

## **UZBROJENIE TERENU**

Teren projektowanych robót nie jest wolny od uzbrojenia infrastrukturalnego. W obszarze projektowanych robót przebiegają doziemne kable elektroenergetyczne i elektrotechniczne oraz przewody sieci wodkan. Naniesiony na mapę do celów projektowych jest również gazociąg, którego gestor został powiadomiony o planach inwestycyjnych zarządcy drogi powiatowej. Celem tego powiadomienia jest wykonanie przez przyszłego właściciela sieci gazowej analizy pod kątem kolizyjności gazociągu z rozbudową drogi powiatowej, co zgodnie udzielonymi warunkami na lokalizację gazociągu w pasie drogi powiatowej, zobowiązuje go do przeprojektowania sieci gazowej. Na działce drogowej w pasie zieleni za chodnikiem, po stronie drogowej lewej, ulokowane są słupy oświetleniowe wraz z oprawami, zasilane przewodem elektrycznym umieszczony w gruncie. Słupy te jak i pozostała infrastruktura nie kolidują z projektowaną rozbudową, natomiast w trzech miejscach istnieje konieczność założenia na przewodach elektrycznych i telekomunikacyjnych rur osłonowych fi 110 mm ze względu na to, że przebiegają pod nawierzchniami obciążonymi ruchem (zatoka autobusowa i poszerzenia jezdni).

Poza tym Wykonawca przed rozpoczęciem robót winien zapoznać się z lokalizacją istniejących urządzeń, jak również z treścią uzgodnień branżowych.

Wszystkie niezinventaryzowane elementy uzbrojenia terenu i urządzenia obce napotkane na etapie wykonawstwa traktować należy, jako czynne i po ustaleniu ich użytkowników, bezwzględnie uzgodnić z nimi w trybie doraźnym dalszy sposób postępowania.

Wszelkie roboty w pobliżu urządzeń obcych należy wykonać ręcznie, w obecności przedstawicieli ich gestorów, zachowując przy tym należą ostrożność.

W razie potrzeby dokonać regulacji wysokościowych obudów elementów uzbrojenia.

## **GEOMETRIA DROGI**

Zgodnie z § 1 ust. 1 pkt 1 rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem, określa szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, a zwłaszcza działania w zakresie sporządzania, opiniowania, zatwierdzenia projektów organizacji ruchu i wprowadzania organizacji ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Mając powyższe na uwadze zgodnie z zapisem § 3 ust. 1 pkt 6 w/w rozporządzenia właściwy organ opiniuje geometrię drogi w projektach budowlanych z tego też względu projekt posiada pozytywną opinię geometrii drogi, wydaną przez Starostę Sępoleńskiego pismem KD.7111.3.2021 z dnia 12.08.2021 r.

## **STAŁA ORGANIZACJA RUCHU**

Wraz ze zmianami w projektowanym zagospodarowaniu terenu wprowadzona zostanie nowa stała organizacja ruchu na tym odcinku drogi powiatowej, dla której uzyskano zatwierdzenia pismami: KD.7120.10.2021 z dnia 12.08.2021 r. oraz KD.7120.11.2021 z dnia 12.08.2021 r. Projekty zmian w stałej organizacji ruchu są integralną częścią dokumentacji budowy i zostaną załączone do wniosku o wydanie ZRID.

## **OŚWIETLENIE PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH**

Projektuje się oświetlenie przejść dla pieszych zgodnie z wymogami wytycznych WR-D-41-4 projektowania infrastruktury dla pieszych, część 4: *Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych*.

Na podstawie wstępnej analizy lokalizacji przejść (teren zabudowany) i poziomu oświetlenia obiektu bazowego (średni poziom oświetlenia drogi powiatowej), przyjęto oświetlenie przejść z zastosowaniem opraw asymetrycznych (oświetlenie dedykowane) bez strefy przejściowej, z poziomem oświetlenia w klasie PC. Pozostałe kryteria odnośnie m.in. lokalizacji słupów oświetleniowych wraz z oprawami w odpowiedniej konfiguracji i zastosowanych typów opraw zgodnie z w/w wytycznymi, projektami stałej organizacji ruchu oraz specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót stanowiącymi załącznik do dokumentacji przetargowej w postępowaniu o wyłonienie wykonawcy robót.

## **ROBOTY PRZYGOTOWAWCZE**

Do kategorii robót przygotowawczych należą roboty pomiarowe, których przeprowadzenie ma na celu wyznaczenie położenia obiektu na gruncie wraz z wyznaczeniem jego charakterystycznych punktów wysokościowych. Roboty powierzyć należy geodecie uprawnionemu, który zobowiązany jest odnotować w dzienniku budowy fakt ich wykonania. Do tej kategorii robót zaliczamy również roboty rozbiórkowe i wycinę, drzew.

## **ROBOTY BUDOWLANE**

Wszystkie kategorie projektowanych robót budowlanych wymieniono w porządku technologicznym ich wykonania w treści punktu „ZAKRES OPRACOWANIA”, będącego integralną częścią niniejszego opisu. Wykonanie tych robót musi być zgodne z treścią:

- a) rysunków wykonawczych;
- b) przedmiaru robót;
- c) szczegółowych specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót.

## **ROBOTY WYKOŃCZENIOWE**

Do kategorii projektowanych robót wykończeniowych zalicza się wykonanie plantowania niezbędnych powierzchni gruntu w obrębie miejsca robót oraz wymienioną powyżej regulację urządzeń obcych do projektowanych rzędnych nawierzchni.

## **ROBOTY PORZĄDKOWE**

Do kategorii projektowanych robót porządkowych zalicza się roboty mające na celu przywrócenie miejsca robót i terenu przyległego do należytego ładu i porządku.

## **UWAGI KOŃCOWE**

Po wykonaniu wszystkich projektowanych robót budowlanych należy zlecić geodecie uprawnionemu wykonanie inwentaryzacji powykonawczej.

**PROJEKTOWAŁ:**

.....  
(data i podpis)