

ZARZĄD DROGOWY W SĘPÓLNIE KRAJEŃSKIM POWIAT SĘPOLEŃSKI



ul. Koronowska 5
89-400 Sępólno Krajeńskie
woj. kujawsko-pomorskie

REGON: 092363449

tel./fax.: 52 3881202
Główny Księgowy: 52 3881201
Dyrektor: 52 3881200

Bank Spółdzielczy
w Więcborku
86 8162 0003 0000 4398 2000 0020



e-mail: zdsepolno@onet.pl

<https://bip.zd-sepolno.lo.pl/>

EGZ. NR 1

OPIS ROBÓT BUDOWLANYCH, DLA KTÓRYCH NIE JEST WYMAGANE UZYSKANIE POZWOLENIA NA BUDOWĘ

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:	Przebudowa DP 1104C relacji [St. Gronowo]-gr. woj.-Kamień Kr. na odcinkach o łącznej długości 1,985 km zlokalizowanych między km 0+000, a km 1+000; km 5+380, a km 6+115 oraz km 6+235, a km 6+485
ADRES:	<ul style="list-style-type: none">• m. Witkowo, województwo kujawsko-pomorskie, powiat sępoleński, gmina Kamień Krajeński• m. Kamień Krajeński, województwo kujawsko-pomorskie, powiat sępoleński, gmina Kamień Krajeński
JEDNOSTKA EWIDENCYJNA:	<ul style="list-style-type: none">• Kamień Krajeński 041301_5• Kamień Krajeński 041301_4
OBRĘB EWIDENCYJNY:	<ul style="list-style-type: none">• Witkowo 0012• Kamień Krajeński 0001
NUMERY DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH:	<ul style="list-style-type: none">• 83/5, 350,• 484/2
INWESTOR:	Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskim ul. Koronowska 5 89-400 Sępólno Krajeńskie
CPV:	Roboty budowlane (kod: 45000000-7) Roboty drogowe (kod: 45233140-2) Roboty w zakresie różnych nawierzchni (kod: 45233200-1)

OPRACOWANIE Branża drogowa (BD):	inż. Edwin ECKERT uprawnienia budowlane w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg, nawierzchni lotniskowych i mostów nr GP-KZ-7342/278/92 <i>/data opracowania i podpis opracowującego/</i>
---	--

SPIS ZAWARTOŚCI:

I. Część opisowa

1. Podstawa prawna.
2. Przedmiot i lokalizacja zamierzenia budowlanego.
3. Istniejący stan zagospodarowania terenu.
4. Ustalenie kategorii ruchu.
5. Zagospodarowanie projektowane.
6. Ochrona środowiska.
7. Projektowane zagospodarowanie zasadnicze w ujęciu ilościowym.
8. Cel i zakres opracowania .
9. Stan projektowany – lokalizacja w planie.
10. Stan projektowany – charakterystyki konstrukcyjne.
11. Stan projektowany – kanały technologiczne.
12. Stan projektowany – odwodnienie terenu.
13. Uzbrojenie terenu i osnowy geodezyjne.
14. Ochrona zabytków.
15. Oznakowanie robót.
16. Roboty przygotowawcze.
17. Roboty budowlane.
18. Stała organizacja ruchu.
19. Uwagi końcowe.

II. Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny (**Rys. nr 1**)
2. Plan sytuacyjny (**Rys. nr 2**)
3. Przekroje konstrukcyjne (**Rys. nr 3**)

I.

CZEŚĆ
OPI S O W A

1. PODSTAWA PRAWNA

- Umowa zawarta z Inwestorem
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych
- Uzupełniające pomiary sytuacyjne i wysokościowe wykonane w terenie
- Ustalenia robocze dokonane z Inwestorem
- Opinie i uzgodnienia techniczne
- 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 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

2. PRZEDMIOT I LOKALIZACJA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Przedmiotem zamierzenia budowlanego, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, jest przebudowa drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1104C relacji [St. Gronowo]-gr. woj.-kamień Krajeński. Powyższe przedsięwzięcie inwestycyjne zaplanowane jest do wykonania na trzech odcinkach o łącznej długości 1,985 km zlokalizowanych między km 0+000, a km 1+000, km 5+380, a km 6+115 oraz km 6+235, a km 6+485.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia planowana jest na częściach nieruchomości, które położone są w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie sępoleńskim, na terenie gminy Kamień Krajeński w jednostkach ewidencyjnych Kamienia Krajeńskiego. Nieruchomości oznaczone w ewidencji gruntów i budynków numerami 83/5 i 350 znajdują się na terenie jednostki ewidencyjnej Kamień Krajeński 041301_5, w obrębie ewidencyjnym Witkowo 0012, a nieruchomość oznaczona w ewidencji gruntów i budynków numerem 484/2 położona jest na terenie jednostki ewidencyjnej Kamień Krajeński 041301_4, w obrębie ewidencyjnym Kamień Krajeński 0001. Wymienione nieruchomości gruntowe w całości użytkowane są jako „droga”.

Orientacyjną i szczegółową lokalizację projektowanego przedsięwzięcia przedstawiają rysunki:

- a) nr 1 pn.: „Plan orientacyjny”;
- b) nr 2 pn.: „Plan sytuacyjny”.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Droga publiczna kategorii powiatowej nr 1104C relacji [St. Gronowo]-gr. woj.-Kamień Krajeński, klasy „Z” (droga zbiorcza) na odcinkach przedstawionych do przebudowy ma jedną dwukierunkową jezdnię o nawierzchni bitumicznej i o szerokości zmiennej (od 4,70 m do 5,00 m), która w planie biegnie odcinkami prostymi. Po obu stronach jezdni drogi usytuowane są nieulepszone pobocza gruntowe o szerokości 1,2 m, za którymi ulokowane są pozostałe nieulepszone powierzchnie gruntowe pasa drogowego. Do pasa drogowego przylegają obustronnie tereny leśne, pola uprawne i budynki mieszkalne. Na wyżej wymienionych odcinkach przedstawionych do przebudowy ulokowane są również zjazdy o nawierzchni nieulepszonej i ulepszonej.

W rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 98, poz. 602, ze zm.), pierwszy ze wskazanych odcinków drogi w części zlokalizowany jest poza obszarem zabudowanym, a w części w obszarze zabudowanym w m. Witkowo, drugi i trzeci odcinek objęty przebudową położony jest na terenie nie zabudowanym.

W obrębie ich przebiegu:

1. nie występuje drzewostan, który pozostawałby w kolizji z projektowanym zakresem robót drogowych;
2. występuje uzbrojenie infrastrukturalne;
3. ulokowane są zjazdy indywidualne i publiczne oraz elementy oznakowania pionowego i urządzenia brd.
4. ulokowane są przepusty.

Nieruchomości, na terenie których planuje się wykonywanie robót:

1. są prawnie usankcjonowaną częścią składową pasa drogowego drogi powiatowej;
2. nie są wpisane do rejestru zabytków;
3. nie leżą na terenie żadnej ze stref ochrony konserwatorskiej;
4. są położone na terenie Krajeńskiego Parku Krajobrazowego, gdzie wszelkie ustanowione zakazy nie dotyczą zagadnień związanych z remontem, przebudową itd. dróg publicznych.

Przedstawione odcinki drogi powiatowej 1104C są poważnie zdekapitalizowane nieprzerwaną, kilkudziesięcioletnią eksploatacją, wobec czego wymagają pilnej przebudowy, gdyż są niedostosowane do wymagań technicznych stawianych drogom publicznym, a ich użytkowanie odbywa się w stanie permanentnego zagrożenia bezpieczeństwa. W związku z eksploatacją drogi generowane są znaczne uciążliwości wpływające ujemnie na trwałość techniczną wszelkich pojazdów. Ponadto nieustannie wzrasta natężenie hałasu i potęgują się wibracje, które przenoszą się na przyległe otoczenie co jest uciążliwe w przypadku terenów zamieszkałych.

Opisany stan istniejący ilustruje zamieszczona poniżej dokumentacja fotograficzna.

odcinek zlokalizowany między km 0+000, a km 1+000





odcinek zlokalizowany między km 5+380, a km 6+115





odcinek zlokalizowany między km 6+235, a km 6+485





12. USTALENIE KATEGORII RUCHU

Określenie Kategorii Ruchu dla DP 1104C

Zestawienie dwudniowego pomiaru natężenia ruchu wykonanego w ciągu DP1104C
w dniach 21-22.12.2022 r.

Pomiary w dniach: 21 i 22.12.2022 r.

GODZINA POMIARU	Rowery		Motocykle		Sam. osobowe, mikrobusy		Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)		Samochody ciężarowe bez przyczep, sam. specjalne, ciągniki siodłowe bez naczep		Samochody ciężarowe z przyczepami, ciągniki siodłowe z naczepami		Autobusy		Ciągniki rolnicze i pojazdy wolnobieżne		SUMA KONTROLNA
	L →	← P	L →	← P	L →	← P	L →	← P	L →	← P	L →	← P	L →	← P	L →	← P	
	a		b		c		d		e		f		g		h		
06:00 - 07:00					44	34	4	4	3	2	3	2					96
07:00 - 08:00	1		1		46	34	8	7	1	4	3	5	2	3	2	1	118
08:00 - 09:00					36		3	7	3	2	3	3			2	3	102
09:00 - 10:00					36	28	9	7	3	6	3	3			3	1	99
10:00 - 11:00			1		46	39	9	8	2	2	4	6	1		2	1	121
11:00 - 12:00		1		1	36		5	5	7	2	1	2				2	102
12:00 - 13:00					41	45	4		4	4	1	6	2	2	2	2	123
13:00 - 14:00	1				43	43	5	4	3	2	3	2	1	2	2		111
14:00 - 15:00		2	1		42	41	12	4	5	3	4	3			1	2	120
15:00 - 16:00					38	41	6	4	3	3	2	3	3	1	1	2	107
16:00 - 17:00		1			49		5	4	3		3	2	1			1	109
17:00 - 18:00	2	1	1	1	35	38	7	6	1	2		1				95	
18:00 - 19:00					29	36	3	4	4	1	1	4			3	2	87
19:00 - 20:00					27		3	3	2	1	3	2					61
20:00 - 21:00					15	18	5	3	3	1	1	1					47
21:00 - 22:00					11	8	2	1									22
suma pozycji	9		6		1 119		171		82		80		18		35		1 520

Obliczenie Kategorii Ruchu

Pozostałe drogi - 115kN ▼

Region północny, woj. kujawsko - pomorskie, Bydgosko - Toruński OM, podregion bydgosko - toruński ▼

Dane ruchowe w roku bazowym

Typ samochodu	Ilość pojazdów	Współczynnik r
Jednostka	[P/d] ▼	
Samochód osobowy	1119	-
Samochód dostawczy	171	-
Samochód ciężarowy	82	$r_C = 0.45$
Samochód ciężarowy z przyczepami	80	$r_{CP} = 1.7$
Autobus	18	$r_A = 1.15$
Motocykl	6	-
Ciągnik	35	-
Rowery	9	-

Rok bazowy	2023
Rok oddania do użytkowania	2023
Okres prognozy	20 lat
Przekrój drogi	<input checked="" type="radio"/> 1x2 <input type="radio"/> 1x4 <input type="radio"/> 2x2 <input type="radio"/> 2x3 <input type="radio"/> 2x4
N_C , N_{C+P} i N_A określone	w dwóch kierunkach ▼
Szerokość pasa ruchu	$s \leq 2.75m$ ▼
Pochylenie niwelety	$i < 6.0\%$ ▼

Dane wyjściowe...

Rok bazowy	So	Sd	Sc	Scp	A	M	C	R
	Natężenie ruchu [P/d]							
2023	1119	171	82	80	18	6	35	9

Wyznaczenie wskaźników elastyczności i wzrostu ruchu

Przyjęty obszar:

- Region północny
- Województwo: kujawsko - pomorskie
- Obszar metropolitalny: Bydgosko - Toruński OM
- Podregion: bydgosko - toruński
- Rodzaj drogi: Pozostałe drogi - 115kN
- Przekrój drogi: 1x2

Rok	pkb	So		Sd		Sc		Scp		A		M		C		R	
		W _e	W _r	W _e	W _r	W _e	W _r	W _e	W _r	W _e	W _r	W _e	W _r	W _e	W _r	W _e	W _r
2023																	
2024	2.8	0.8	1.0224	0.33	1.00924	0.35	1.0098	1	1.028	1	1.075	1	1	1	1	1	1
2025	2.7	0.8	1.0216	0.33	1.00891	0.35	1.00945	1	1.027	1	1.0796875	1	1	1	1	1	1
2026	2.7	0.8	1.0216	0.33	1.00891	0.35	1.00945	1	1.027	1	1.084375	1	1	1	1	1	1
2027	2.8	0.8	1.0224	0.33	1.00924	0.35	1.0098	1	1.028	1	1.0890625	1	1	1	1	1	1
2028	2.7	0.8	1.0216	0.33	1.00891	0.35	1.00945	1	1.027	1	1.09375	1	1	1	1	1	1
2029	2.7	0.8	1.0216	0.33	1.00891	0.35	1.00945	1	1.027	1	1.0984375	1	1	1	1	1	1
2030	2.7	0.8	1.0216	0.33	1.00891	0.35	1.00945	1	1.027	1	1.103125	1	1	1	1	1	1
2031	2.6	0.8	1.0208	0.33	1.00858	0.35	1.0091	1	1.026	1	1.1078125	1	1	1	1	1	1
2032	2.6	0.8	1.0208	0.33	1.00858	0.35	1.0091	1	1.026	1	1.1125	1	1	1	1	1	1
2033	2.6	0.8	1.0208	0.33	1.00858	0.35	1.0091	1	1.026	1	1.1171875	1	1	1	1	1	1
2034	2.6	0.8	1.0208	0.33	1.00858	0.35	1.0091	1	1.026	1	1.121875	1	1	1	1	1	1
2035	2.6	0.8	1.0208	0.33	1.00858	0.35	1.0091	1	1.026	1	1.1265625	1	1	1	1	1	1
2036	2.5	0.8	1.02	0.33	1.00825	0.35	1.00875	1	1.025	1	1.13125	1	1	1	1	1	1
2037	2.5	0.8	1.02	0.33	1.00825	0.35	1.00875	1	1.025	1	1.1359375	1	1	1	1	1	1
2038	2.4	0.8	1.0192	0.33	1.00792	0.35	1.0084	1	1.024	1	1.140625	1	1	1	1	1	1
2039	2.3	0.8	1.0184	0.33	1.00759	0.35	1.00805	1	1.023	1	1.1453125	1	1	1	1	1	1
2040	2.2	0.8	1.0176	0.33	1.00726	0.35	1.0077	1	1.022	1	1.15	1	1	1	1	1	1
2041	2.1	0.8	1.0168	0.33	1.00693	0.35	1.00735	1	1.021	1	1.1546875	1	1	1	1	1	1
2042	2.1	0.8	1.0168	0.33	1.00693	0.35	1.00735	1	1.021	1	1.159375	1	1	1	1	1	1

Wyznaczam skumulowany wskaźnik wzrostu ruchu

Skumulowany wskaźnik wzrostu obliczany wg wzoru $w_{r_{poj}} = \prod_{i=1}^{rok_prognozy} (1 + w_{e_{poj}} * pkb_i)$

Rok	So	Sd	Sc	Scp	A	M	C	R
Skumulowany wskaźnik wzrostu ruchu w _r w podziale na typy pojazdów								
2023	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
2024	1.02240	1.00924	1.00980	1.02800	1.07500	1.00000	1.00000	1.00000
2025	1.04448	1.01823	1.01934	1.05576	1.07969	1.00000	1.00000	1.00000
2026	1.06704	1.02730	1.02898	1.08426	1.08438	1.00000	1.00000	1.00000
2027	1.09095	1.03680	1.03906	1.11462	1.08906	1.00000	1.00000	1.00000
2028	1.11451	1.04603	1.04888	1.14472	1.09375	1.00000	1.00000	1.00000
2029	1.13858	1.05536	1.05879	1.17562	1.09844	1.00000	1.00000	1.00000
2030	1.16318	1.06476	1.06880	1.20736	1.10313	1.00000	1.00000	1.00000
2031	1.18737	1.07389	1.07852	1.23876	1.10781	1.00000	1.00000	1.00000
2032	1.21207	1.08311	1.08834	1.27096	1.11250	1.00000	1.00000	1.00000
2033	1.23728	1.09240	1.09824	1.30401	1.11719	1.00000	1.00000	1.00000
2034	1.26302	1.10177	1.10823	1.33791	1.12188	1.00000	1.00000	1.00000
2035	1.28929	1.11123	1.11832	1.37270	1.12656	1.00000	1.00000	1.00000
2036	1.31507	1.12039	1.12810	1.40702	1.13125	1.00000	1.00000	1.00000
2037	1.34137	1.12964	1.13798	1.44219	1.13594	1.00000	1.00000	1.00000
2038	1.36713	1.13858	1.14753	1.47680	1.14063	1.00000	1.00000	1.00000
2039	1.39228	1.14723	1.15677	1.51077	1.14531	1.00000	1.00000	1.00000
2040	1.41679	1.15556	1.16568	1.54401	1.15000	1.00000	1.00000	1.00000
2041	1.44059	1.16356	1.17425	1.57643	1.15469	1.00000	1.00000	1.00000
2042	1.46479	1.17163	1.18288	1.60954	1.15938	1.00000	1.00000	1.00000

Obliczenie prognozy ruchu pojazdów

Rok	So	Sd	Sc	Scp	A	M	C	R	SDR [P/d]
Prognozowany średni dobowy ruch pojazdów ciężkich w okresie 20 lat									
2023	1119	171	82	80	18	6	35	9	1520
2024	1144	173	83	82	19	6	35	9	1551
2025	1169	174	84	84	19	6	35	9	1580
2026	1194	176	84	87	20	6	35	9	1611
2027	1221	177	85	89	20	6	35	9	1642
2028	1247	179	86	92	20	6	35	9	1674
2029	1274	180	87	94	20	6	35	9	1705
2030	1302	182	88	97	20	6	35	9	1739
2031	1329	184	88	99	20	6	35	9	1770
2032	1356	185	89	102	20	6	35	9	1802
2033	1385	187	90	104	20	6	35	9	1836
2034	1413	188	91	107	20	6	35	9	1869
2035	1443	190	92	110	20	6	35	9	1905

2036	1472	192	93	113	20	6	35	9	1940
2037	1501	193	93	115	20	6	35	9	1972
2038	1530	195	94	118	21	6	35	9	2008
2039	1558	196	95	121	21	6	35	9	2041
2040	1585	198	96	124	21	6	35	9	2074
2041	1612	199	96	126	21	6	35	9	2104
2042	1639	200	97	129	21	6	35	9	2136
			Σ 1793	2073	401				

Obliczenie sumarycznego ruchu pojazdów ciężkich w 20 letnim okresie projektowym

a. Sumaryczny ruch samochodów ciężarowych bez przyczep

$$N_c = \sum SDR_{sc} * 365 = 1793 * 365 = 654\,445 \text{ P}$$

b. Sumaryczny ruch samochodów ciężarowych z przyczepami

$$N_{cp} = \sum SDR_{scp} * 365 = 2073 * 365 = 756\,645 \text{ P}$$

c. Sumaryczny ruch autobusów

$$N_a = \sum SDR_a * 365 = 401 * 365 = 146\,365 \text{ P}$$

Określenie liczby równoważnych osi standardowych

a. Współczynniki przeliczeniowe pojazdów ciężkich na równoważne osie standardowe 100 kN

- o samochody ciężarowe bez przyczep: $r_c = 0.45$
- o samochody ciężarowe z przyczepami: $r_{cp} = 1.7$
- o autobusy: $r_a = 1.15$

b. Współczynnik obliczeniowego pasa ruchu

$$f_1 = 0.5$$

c. Współczynnik o szerokości pasa ruchu

$$f_2 = 1$$

d. Współczynniki pochylenia niwelety

$$f_3 = 1$$

e. Określenie ruchu projektowego

- o $N_{100} = f_1 * f_2 * f_3 * (N_c * r_c + N_{cp} * r_{cp} + N_a * r_a)$
- o $N_{100} = 0.5 * 1 * 1 * (654445 * 0.45 + 756645 * 1.7 + 146365 * 1.15)$
- o $N_{100} = 874\,558$ osi 100 kN na pas obliczeniowy
- o $N_{100} = 0.875$ mln osi 100 kN na pas obliczeniowy

Określenie kategorii ruchu

Sumaryczna liczba osi standardowych 100 kN przypadająca na pas obliczeniowy równa 0.875 mln osi co odpowiada kategorii ruchu **KR3**

5. ZAGOSPODAROWANIE PROJEKTOWANE

Projektowane przedsięwzięcie oparte jest na zamiśle wykonania przebudowy trzech odcinków DP nr 1104C o łącznej długości 1,985 km zlokalizowanych między km 0+000, a km 1+000; km 5+380, a km 6+115 oraz km 6+235, a km 6+485. Planowana inwestycja wskazanych odcinków ma zostać zrealizowana poprzez gruntowną przebudowę jezdni, ulepszenie poboczy gruntowych oraz wyremontowanie trzech istniejących przepustów. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie również w swoim zakresie przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych, reprofilację istniejącego zjazdu oraz przełożenie nawierzchni i obrzeży trzech istniejących zjazdów. Roboty budowlane z tym związane będą realizowane wyłącznie w zakresie branży drogowej – w granicach pasa drogowego. Przebieg przedmiotowych odcinków w planie nie ulegnie zmianie.

Zgodnie z wytycznymi zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, szerokość przebudowywanej jezdni drogi kategorii Z, winna mieć 6 m, a szerokość pobocza o nawierzchni gruntowej 1 m, niestety w zaistniałej sytuacji takowa szerokość nie jest możliwa do uzyskania. W projektowanym zamierzeniu występuję przesłanka trudnych warunków upoważniająca zarządcę drogi do zaprojektowania jezdni drogi o szerokość 5,5 m i szerokości pobocza o nawierzchni gruntowej równej 0,75 m.

Przyznać jednak należy, że w początkowych zamierzeniach projektowych rozważano wariant poszerzenia jezdni do parametrów techniczno-budowlanych ww. rozporządzeniu, jednakowoż wiązałoby się to z szeregiem daleko idących skutków zarówno finansowych jak i z zakresu ochrony środowiska. Ewentualne obustronne poszerzenie jezdni drogi wraz z koniecznym wykonaniem położonego za nią pobocza, wymusiłoby konieczność zmiany położenia pozostałych nieulepszonych powierzchni gruntowych pasa drogowego w tym w szczególności odsunięcie istniejących i niezbędnie koniecznych rowów drogowych. W takim przypadku wzrosłyby wielokrotnie koszty inwestycji, na co złożyłyby się chociażby koszty dodatkowych robót ziemnych o znacznym zakresie, koszty likwidacji kolizji z elementami obcej infrastruktury podziemnej i naziemnej oraz koszty wywłaszczeń części nieruchomości przyległych do drogi zajmowanych na potrzeby jej rozbudowy.

Oprócz aspektu ekonomicznego ewentualnych wywłaszczeń części nieruchomości, należy wziąć pod uwagę fakt, iż wywłaszczenia będą obejmowały, również część obszarów leśnych, co rodzi konieczność wycinki drzew i ingerencje w ekosystem leśny. Wpłynęłoby to ujemnie i nieodwracalnie na stan zachowania środowiska naturalnego ze względu na ogromną ingerencje w tereny bezpośrednio przyległe do obecnego pasa drogowego.

Jednakowoż mając na względzie jak największe podwyższenie parametrów technicznych dróg, w niniejszym projekcie uwzględniono poszerzenie jezdni drogi do 5,5 m, kosztem zmniejszenia szerokości poboczy gruntowych do 0,75 m. W trakcie realizacji opisywanego przedsięwzięcia nie przewiduje się ingerencji w teren przyległy oraz zasoby istniejącego drzewostanu. Sposób odwodnienia terenu patrz: „Stan projektowany - odwodnienie terenu”.

Wskazane powyżej działania będą miały charakter przebudowy, która z mocy przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1693 ze zm.) polega na wykonywaniu robót, w wyniku których następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego (tu np.: długość, szerokość i nośność drogi, ilość zjazdów). Niniejsze opracowanie ma na celu wskazanie jednoznacznego sposobu wykonania planowanych robót budowlanych.

Wykonanie zaplanowanych robót pozwoli na komfortowe korzystanie z odcinka drogi poprzez zdecydowaną poprawę warunków trakcyjnych, nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko i stan jego dotychczasowego zachowania, jak też nie stworzy zagrożeń dla bezpieczeństwa ludzi, mienia i zdrowia użytkowników.

6. OCHRONA ŚRODOWISKA

Planowane zamierzenie inwestycyjne zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, gdyż zgodnie z treścią §3 ust. 1 pkt 60, zakwalifikować należy je do dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km innych niż wymienione w §2 ust. 1 pkt 31 i 32 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn.zm.).

Zaliczenie przedsięwzięcia do ww. kategorii zobowiązuje Inwestora do przeprowadzenia postępowania w sprawie ocen oddziaływania na środowisko. Postępowanie takie prowadzi się zgodnie z przepisami 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 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.).

W wyniku prowadzonego postępowania administracyjnego właściwy dla miejsca realizacji przedsięwzięcia Wójt/Burmistrz w tym przypadku Burmistrz Kamienia Krajeńskiego, wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

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

W zakresie zanieczyszczenia powietrza, jak i natężenia hałasu, zrealizowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko.

7. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE ZASADNICZE W UJĘCIU ILOŚCIOWYM

Współzależności elementarne składające się na projektowane zagospodarowanie terenu skwantyfikowane zostały w treści rys. nr 2, tj. „Planu sytuacyjnego”. Zbiorczo w ujęciu ilościowym przedstawia się ono następująco:

1. nawierzchnia jezdni z SMA11 – 10 918 m²
2. pobocza gruntowe ulepszone – 2 918 m²
3. ilość zjazdów do przebudowy – 13
4. powierzchnia zjazdów o nawierzchni z betonu asfaltowego – 524 m²
5. zjazdy istniejące do przełożenia – nawierzchnia 117m², obramowanie – 103 m²
6. powierzchnia istniejącego zjazdu do reprofilacji – 69 m²
7. ilość remontowanych przepustów – 3
8. łączna długość remontowanych przepustów – 32 m²
9. szerokość jezdni – 5,5 m
10. długość jezdni przebudowywanych odcinków drogi – 1,985 km.

Sposób realizacji robót opisano w dalszej części niniejszego opracowania.

8. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie niniejsze ma na celu wskazanie właściwego, z punktu widzenia branży drogowej, sposobu wykonania robót budowlanych polegających na przebudowie ww. odcinków drogi, w wyniku czego zrealizowane ma zostać zagospodarowanie terenu w projektowanym zakresie.

W związku z powyższym, po uprzednim oznakowaniu terenu robót, należy przeprowadzić roboty pomiarowe, po czym należy zrealizować w porządku technologicznym zakres robót opisany w przedmiarze robót (patrz: „Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty”).

Po wykonaniu ww. zakresu robót należy:

- przeprowadzić roboty porządkowe;
- sporządzić inwentaryzację powykonawczą.

Opisane roboty należy wykonać zgodnie z treścią rysunków pozostających integralną częścią niniejszego opracowania.

9. STAN PROJEKTOWANY – LOKALIZACJA W PLANIE

Sposób zlokalizowania obiektu w planie zobrazowany został treścią rys. nr 2, tj. „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.

10. STAN PROJEKTOWANY – CHARAKTERYSTYKI KONSTRUKCYJNE

W zakresie odnowy elementów składowych drogi realizowane będą przekroje charakterystyczne zobrazowane treścią rys. nr 3 pn. „Przekroje konstrukcyjne”.

11. STAN PROJEKTOWANY – KANAŁY TECHNOLOGICZNE

Ustawa o drogach publicznych nakłada na zarządcę drogi obowiązek zlokalizowania w pasie drogowym kanału technologicznego w trakcie przebudowy, jednakże obowiązek ten nie ma zastosowania w omawianym przypadku zgodnie z art. 39 ust. 6 pkt. 4 a i b. Niniejsza przebudowa dotyczy trzech odcinków drogi powiatowej, które są oddalone od siebie i nie stanowią całości, występuje więc brak kontynuacji dla kanału technologicznego,

a w ciągu trzech lat nie jest planowana przebudowa pozostałych odcinków drogi umożliwiająca kontynuację kanału technologicznego.

12. STAN PROJEKTOWANY – ODWODNIENIE TERENU

Odwodnienie terenu funkcjonować będzie w sposób analogiczny do dotychczasowego, tzn. jako powierzchniowe, realizowane spadkami podłużnymi i poprzecznymi, wyłącznie na gruntach własnych, poprzez odprowadzanie wód z jezdni w obszarze ulepszonych kruszywem chłonnych poboczy gruntowych oraz do istniejących rowów drogowych.

13. UZBROJENIE TERENU I OSNOWY GEODEZYJNE

Teren w obrębie planowanego przedsięwzięcia nie jest wolny od uzbrojenia infrastrukturalnego. Na istniejące uzbrojenie terenu składają się doziemne linie energetyczne i telekomunikacyjne. Przed przystąpieniem do robót, ich wykonawca jest bezwzględnie zobowiązany do zapoznania się szczegółowo z lokalizacją uzbrojenia terenu (patrz rys. nr 2 pn.: „Projektowane zagospodarowanie terenu / Plan sytuacyjny”) oraz treścią wszelkich uzgodnień, stosując się bezwzględnie do ich warunków.

W sytuacji natrafienia na niezinventaryzowane elementy infrastrukturalnego uzbrojenia terenu, należy dokonać ich zabezpieczenia. Ponadto wszystkie niezinventaryzowane elementy uzbrojenia terenu i urządzenia obce napotkane na etapie wykonawstwa należy traktować jako czynne i bezwzględnie uzgodnić z ich użytkownikami w trybie doraźnym. W razie potrzeby należy dokonać nieprojektowanych regulacji wysokościowych obudów niezinventaryzowanych elementów uzbrojenia.

W obrębie odcinków, na których planowana jest przebudowa, zlokalizowane są punkty szczegółowej osnowy geodezyjnej (patrz.: „Plan sytuacyjny”). Zobowiązuje się wykonawcę do zachowania szczególnej ostrożności podczas prowadzenia prac związanych z przebudową w stosunku do punktów szczegółowej osnowy geodezyjnej znajdujących się w strefie planowanych robót, ponadto nakłada się na wykonawcę obowiązek zastosowania trwałego zabezpieczenia ww. punktów poprzez zamontowanie obudów uniemożliwiających uszkodzenie lub likwidację punktów geodezyjnych. W przypadku osnów geodezyjnych nie będących w kolizji wykonawca obowiązany jest do zastosowania się do uzgodnienia wydanego przez Starostę Sępoleńskiego w zakresie osnów geodezyjnych (patrz.: „Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty”).

14. OCHRONA ZABYTKÓW

W przypadku odkrycia podczas prowadzenia robót budowlanych przedmiotu posiadającego cechy zabytku, należy je wstrzymać, a przedmiot i miejsce znalezienia zabezpieczyć i niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Toruniu (Delegatura w Bydgoszczy, ul. Jezuicka 2; 85-102 Bydgoszcz), a jeśli nie będzie to możliwe, Burmistrza Kamienia Krajeńskiego (plac Odrodzenia 3, 89-430 Kamień Krajeński).

15. OZNAKOWANIE ROBÓT

W rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, opisywana droga jest drogą publiczną, wobec czego Wykonawca robót zobowiązany jest do opracowania projektu organizacji ruchu na czas ich wykonywania.

16. ROBOTY PRZYGOTOWAWCZE

Do kategorii robót przygotowawczych należą roboty pomiarowe, których przeprowadzenie ma na celu wyznaczenie w terenie położenia zakresu robót w sposób nie budzący wątpliwości.

17. ROBOTY BUDOWLANE

Wszystkie kategorie projektowanych robót budowlanych wymieniono w porządku technologicznym ich wykonania, w przedmiarze robót. Wykonanie robót musi być zgodne z treścią:

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

UWAGA!!! Pozycja wymieniona w podpunkcie c) jest kompletna i stanowi zawartość dokumentacji cenotwórczej będącej w posiadaniu Inwestora.

18. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Na drodze obowiązuje stała organizacja ruchu zatwierdzona przez organ zarządzający ruchem na drodze, tj. przez Starostę Sępoleńskiego (patrz: „Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty”).

19. UWAGI KOŃCOWE

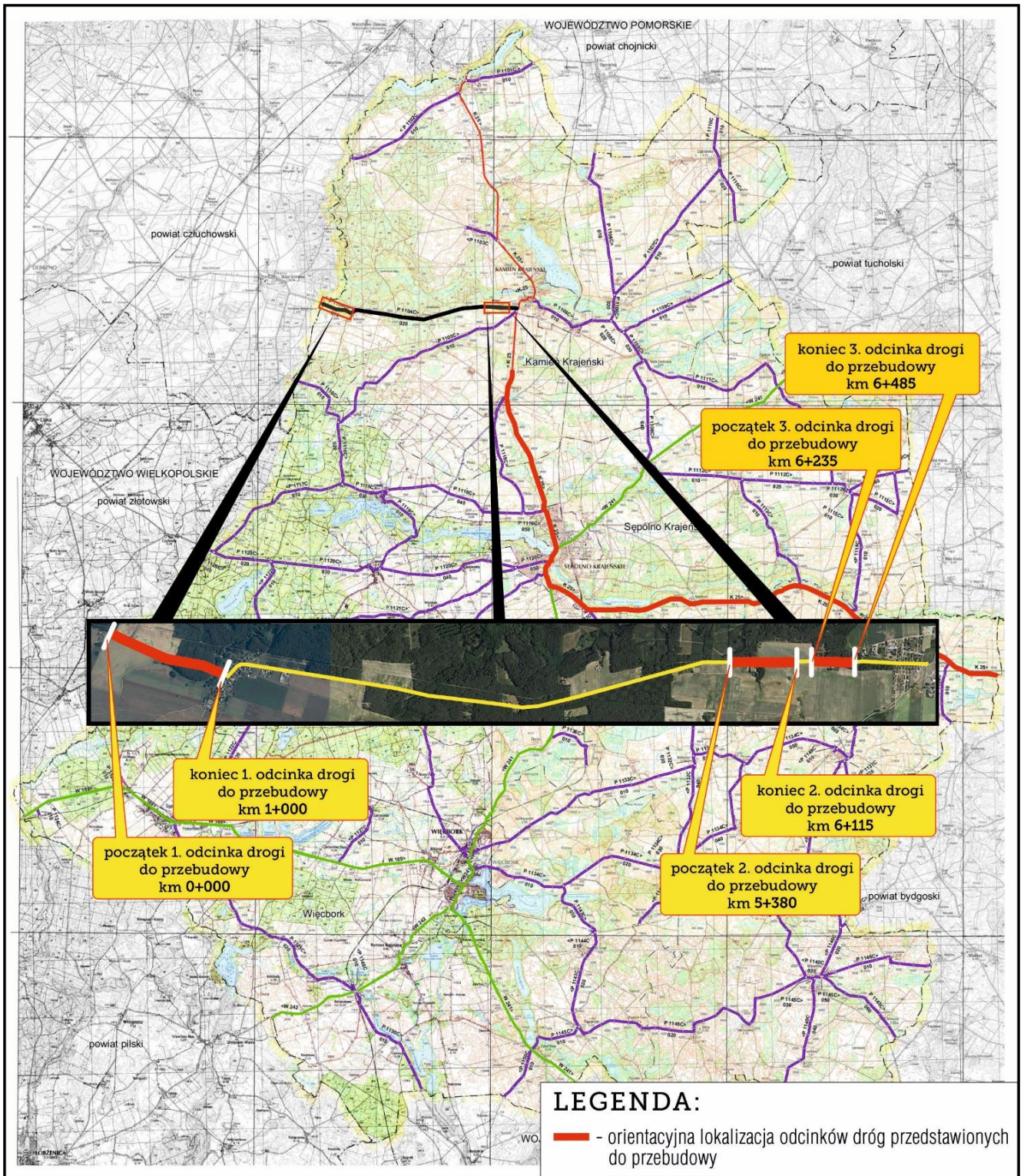
Po wykonaniu robót podstawowych należy przeprowadzić roboty porządkowe mające na celu przywrócenie miejsca robót i terenu przyległego do należytego porządku.

OPRACOWAŁ:

.....

II.

CZEŚĆ
RYSUNKOWA



Rys. nr 1.: „Plan orientacyjny” – (bez skali)