

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 1107C na odcinku o długości 0,708 km zlokalizowanym między km 0+035, a km 0+743
ADRES:	m. Duża Cerkwica, województwo kujawsko-pomorskie, powiat sępoleński, gmina Kamień Krajeński
JEDNOSTKA EWIDENCYJNA:	Kamień Krajeński 041301_5
OBRĘB EWIDENCYJNY:	Duża Cerkwica 0003
NUMERY DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH:	76/4 i 76/5
INWESTOR:	Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskiej 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

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów informacyjnych
- Uzupełniające pomiary sytuacyjne i wysokościowe wykonane w terenie
- Ustalenia robocze
- 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 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych

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 1107C relacji Duża Cerkwica-Dąbrówka. Powyższe przedsięwzięcie inwestycyjne zaplanowane jest do wykonania na odcinku o łącznej długości 0+708 km zlokalizowanym między km 0+035, a km 0+743.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia planowana jest na części nieruchomości, które położone są w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie sępoleńskim, na terenie gminy Kamień Krajeński w jednostce ewidencyjnej Kamień Krajeński 041301_5, w obrębie ewidencyjnymi Duża Cerkwica 0003 i są oznaczone w ewidencji gruntów i budynków numerem ewidencyjnym 76/5 i 76/4. Wymienione nieruchomości w całości użytkowane są jako „drogi”.

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 1107C relacji Duża Cerkwica-Dąbrówka, klasy „Z” (droga zbiorcza) na odcinku przedstawionym do przebudowy ma jedną dwukierunkową jezdnię o nawierzchni bitumicznej i szerokości od 5,5 m do 5,8 m, która w planie biegnie odcinkiem prostym. Po obu stronach jezdni drogi usytuowane są nieulepszone pobocza gruntowe o szerokości zmiennej oscylującej w przedziale od 0,75 do 1 m, za którymi ulokowane są nieulepszone powierzchnie gruntowe pasa drogowego, rowy drogowe oraz ciąg pieszy o nawierzchni betonowej i szerokości 1,5 m. Do pasa drogowego przylegają obustronnie pola uprawne i budynki mieszkalne m. Duża Cerkwica. Na wyżej wymienionym odcinku przedstawionym do przebudowy ulokowane są 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.), wskazany odcinek drogi zlokalizowany jest w obszarze zabudowanym m. Duża Cerkwica.

W obrębie jego przebiegu:

1. nie występuje drzewostan, pozostający w kolizji z projektowanym zakresem robót drogowych;
2. występuje uzbrojenie infrastrukturalne;
3. ulokowane są zjazdy indywidualne, z których jeden jest wyposażony w przepust oraz elementy oznakowania pionowego.

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.

Przedstawiony odcinek drogi powiatowej nr 1107C jest poważnie zdekapitalizowany nieprzerwaną, kilkunastoletnią eksploatacją, wobec czego wymaga pilnej przebudowy, gdyż jest niedostosowany do wymagań

technicznych stawianych drogom publicznym, a jego 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 potęgają się wibracje, które przenoszą się na przyległe otoczenie co jest uciążliwe w przypadku terenów zamieszkałych.

Opisany stan istniejący ilustruje zamieszczona poniżej dokumentacja fotograficzna.



4. USTALENIE KATEGORII RUCHU

Określenie Kategorii Ruchu dla DP 1107C

Zestawienie dwudniowego pomiaru natężenia ruchu wykonanego w ciągu DP 1107C
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. spajalne, 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	(a - h)								
06:00 - 07:00	1	2			42	36	4	6	2	2	1	2					99
07:00 - 08:00			1		37	44	2	1	3	2	3	3	2			1	99
08:00 - 09:00					36	43	5	5	1	2	3						95
09:00 - 10:00	1	1			31	39	5	2	1	4	2	1			1	1	89
10:00 - 11:00	3					48	2	4	4	2	3	3	2	2			103
11:00 - 12:00	1	1			22	37	3	4	3	4	3	3					81
12:00 - 13:00		1	1			24	5	4	2	2		2	1				82
13:00 - 14:00			1		26	32	3	5	2	1	3	2			1		76
14:00 - 15:00					39	54	6	2	4	2	3	1		1			112
15:00 - 16:00	1				35	51	3	3	2	3	2	3		1		2	106
16:00 - 17:00		1			35	39	3	2		1	3	1					85
17:00 - 18:00	1	1			24	32	4	4	6	1	1	1					75
18:00 - 19:00	1			1	16	16	4	3	1	1		1			1		45
19:00 - 20:00					17	12	2		1	3	2	1				1	39
20:00 - 21:00						11	3	3			1	1					29
21:00 - 22:00					3	4		2	1								10
suma pozycji	16		4		965		104		63		55		10		8		1 225

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	965	-
Samochód dostawczy	104	-
Samochód ciężarowy	63	$r_C = 0.45$
Samochód ciężarowy z przyczepami	55	$r_{CP} = 1.7$
Autobus	10	$r_A = 1.15$
Motocykl	4	-
Ciągnik	8	-
Rowery	16	-

Rok bazowy	<input type="text" value="2023"/>
Rok oddania do użytkowania	<input type="text" value="2023"/>
Okres prognozy	<input type="text" value="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	<input type="text" value="w dwóch kierunkach"/> ▾
Szerokość pasa ruchu	<input type="text" value="s <= 2.75m"/> ▾
Pochylenie niwelety	<input type="text" value="i < 6.0%"/> ▾

Dane wyjściowe...

Rok bazowy	So	Sd	Sc	Scp	A	M	C	R
Natężenie ruchu [P/d]								
2023	965	104	63	55	10	4	8	16

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 $wr_{poj} = \prod_{i=1}^{rok_prognozy} (1 + we_{poj} * pkb_i)$

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	965	104	63	55	10	4	8	16	1225
2024	987	105	64	57	11	4	8	16	1252
2025	1008	106	64	58	11	4	8	16	1275
2026	1030	107	65	60	11	4	8	16	1301
2027	1053	108	65	61	11	4	8	16	1326
2028	1076	109	66	63	11	4	8	16	1353
2029	1099	110	67	65	11	4	8	16	1380
2030	1122	111	67	66	11	4	8	16	1405
2031	1146	112	68	68	11	4	8	16	1433
2032	1170	113	69	70	11	4	8	16	1461
2033	1194	114	69	72	11	4	8	16	1488
2034	1219	115	70	74	11	4	8	16	1517
2035	1244	116	70	75	11	4	8	16	1544

2036	1269	117	71	77	11	4	8	16	1573
2037	1294	117	72	79	11	4	8	16	1601
2038	1319	118	72	81	11	4	8	16	1629
2039	1344	119	73	83	11	4	8	16	1658
2040	1367	120	73	85	12	4	8	16	1685
2041	1390	121	74	87	12	4	8	16	1712
2042	1414	122	75	89	12	4	8	16	1740
			Σ 1377	1425	222				

Obliczenie sumarycznego ruchu pojazdów ciężkich w 20 letnim okresie projektowym

a. Sumaryczny ruch samochodów ciężarowych bez przyczep

$$N_C = \sum SDR_{sc} * 365 = 1377 * 365 = 502\ 605\ P$$

b. Sumaryczny ruch samochodów ciężarowych z przyczepami

$$N_{Cp} = \sum SDR_{scp} * 365 = 1425 * 365 = 520\ 125\ P$$

c. Sumaryczny ruch autobusów

$$N_A = \sum SDR_a * 365 = 222 * 365 = 81\ 030\ P$$

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

$$f_2 = 1.25$$

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 $N_{100} = 0.5 * 1.25 * 1 * (502605 * 0.45 + 520125 * 1.7 + 81030 * 1.15)$
- o $N_{100} = 752\ 231$ osi 100 kN na pas obliczeniowy
- o $N_{100} = 0.752$ mln osi 100 kN na pas obliczeniowy

Określenie kategorii ruchu

Sumaryczna liczba osi standardowych 100 kN przypadająca na pas obliczeniowy równa 0.752 mln osi co odpowiada kategorii ruchu **KR3**

5. ZAGOSPODAROWANIE PROJEKTOWANE

Projektowane przedsięwzięcie oparte jest na zamiarze wykonania przebudowy DP nr 1107C na odcinku o łącznej długości 0+708 km zlokalizowanym między km 0+035, a km 0+743. Planowana inwestycja wskazanego odcinka drogi ma zostać zrealizowana poprzez gruntowną przebudowę jezdni, ulepszenie poboczy gruntowych oraz przebudowę drogi dla pieszych o szerokości 1,6 m po stronie drogowej prawej i 1,8 m po stronie drogowej lewej. Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie również w swoim zakresie przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych, otwarcie/oczyszczenie/odmulenie istniejących rowów drogowych oraz reprofiliację istniejących skarp nasypów. Roboty budowlane z tym związane będą realizowane wyłącznie w zakresie branży drogowej. Przebieg przedmiotowego odcinka 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 wynosić 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 utrzymania jezdni drogi o szerokości od 5,5 m do 5,8 m, mając na względzie jak największą poprawę warunków technicznych w projektowanym zamierzeniu postanowiono utrzymać jezdnie drogi w km od 0+035 do 0+591 o szerokości 5,8 m, a w km od 0+600 do 0+743 o szerokości 5,5 m, ponadto postanowiono ujednoclić szerokość pobocza do 0,75 m na całej długości odcinka objętego przebudową. Zmniejszenie szerokości projektowanego pobocza w porównaniu do stanu istniejącego wywołane jest zamiarem otwarcia istniejących rowów drogowych oraz reprofiliacji istniejących skarp nasypów.

Przyznać jednak należy, że w początkowych zamierzeniach rozważano wariant poszerzenia jezdni do parametrów techniczno-budowlanych ww. rozporządzeniu (tj. do 6 m), 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 ewentualne obustronne poszerzenie jezdni drogi wraz z wykonaniem położonego za nią pobocza do parametrów techniczno-budowlanych zgodnych z rozporządzeniem wiązało by się z koniecznością wycinki drzew.

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 2023 r., poz. 645 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

Zgodnie z treścią przepisów 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.), projektowane zamierzenie budowlane nie należy do przedsięwzięć, dla których wymagane jest lub może być wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

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.

Podsumowując, należy stwierdzić, że realizacja projektowanego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko i stan jego dotychczasowego zachowania.

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 – 4 062 m²
2. długość jezdni przebudowywanego odcinka – 0,708 km
3. szerokość jedni w km od 0+035 do 0+591 – 5,8 m
4. szerokość jezdni w km od 0+591 do 0+600 – od 5,5 m do 5,8 m
5. szerokość jezdni w km od 0+600 do 0+743 - 5,5 m
6. pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie – 1 066 m²
7. ilość przebudowywanych zjazdów z pełną konstrukcją – 13
8. powierzchnia zjazdów o nawierzchni z betonu asfaltowego (pełna konstrukcja) – 622 m²
9. projektowana powierzchnia z kostki brukowej (droga dla pieszych) – 218 m²
10. projektowana powierzchnia do humusowania i obsiania trawą – 45 m²

11. odcinki istniejących rowów drogowych do odtworzenia/oczyszczenia/odmulenia – 720 m
12. powierzchnie istniejących skarp nasypów do reprofilacji – 104 m²
13. powierzchnie pasa drogowego przewidziane do uporządkowania (wykoszenie traw i chwastów) – 4 061 m²
14. powierzchnie pasa drogowego przewidziane do uporządkowania (plantowanie) – 1 123 m².

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. odcinka 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

W związku z charakterem planowanych robót, na zarządcy drogi nie spoczywa obowiązek zlokalizowania w pasie drogowym kanału technologicznego, który istnieje wyłącznie w trakcie budowy lub przebudowy drogi powyżej 1000 m, co w opisywanym przedsięwzięciu nie będzie miało zastosowania.

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 obszar ulepszonych kruszywem chłonnych poboczy gruntowych oraz do otworzonych/oczyszczonych/odmulonych rowów drogowych.

13. UZBROJENIE TERENU I OSNOWY GEODEZYJNE

Terren w obrębie planowanego przedsięwzięcia nie jest wolny od uzbrojenia infrastrukturalnego. Na istniejące uzbrojenie terenu składają się napowietrzne i doziemne linie energetyczne i telekomunikacyjne. W obrębie planowanego odcinka objętego przebudową ulokowana jest sieć wodociągowa. Zgodnie z uzgodnieniem branżowym wydanym przez Enea Operator Sp. z o.o Rejon Dystrybucji Chojnice w miejscach, w których przewody energetyczne przechodzą poprzecznie pod jezdnią i zjazdów zostaną założone dwudzielne rury osłonowe. Ponadto złącza pomiarowe ZK-A zostaną dostosowane do nowych rzędnych terenu i powierzchni przebudowywanych. 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 niezainwentaryzowane elementy infrastrukturalnego uzbrojenia terenu, należy dokonać ich zabezpieczenia. Ponadto wszystkie niezainwentaryzowane 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.

Na obszarze projektowanych robót nie występują punkty osnowy geodezyjnej.

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

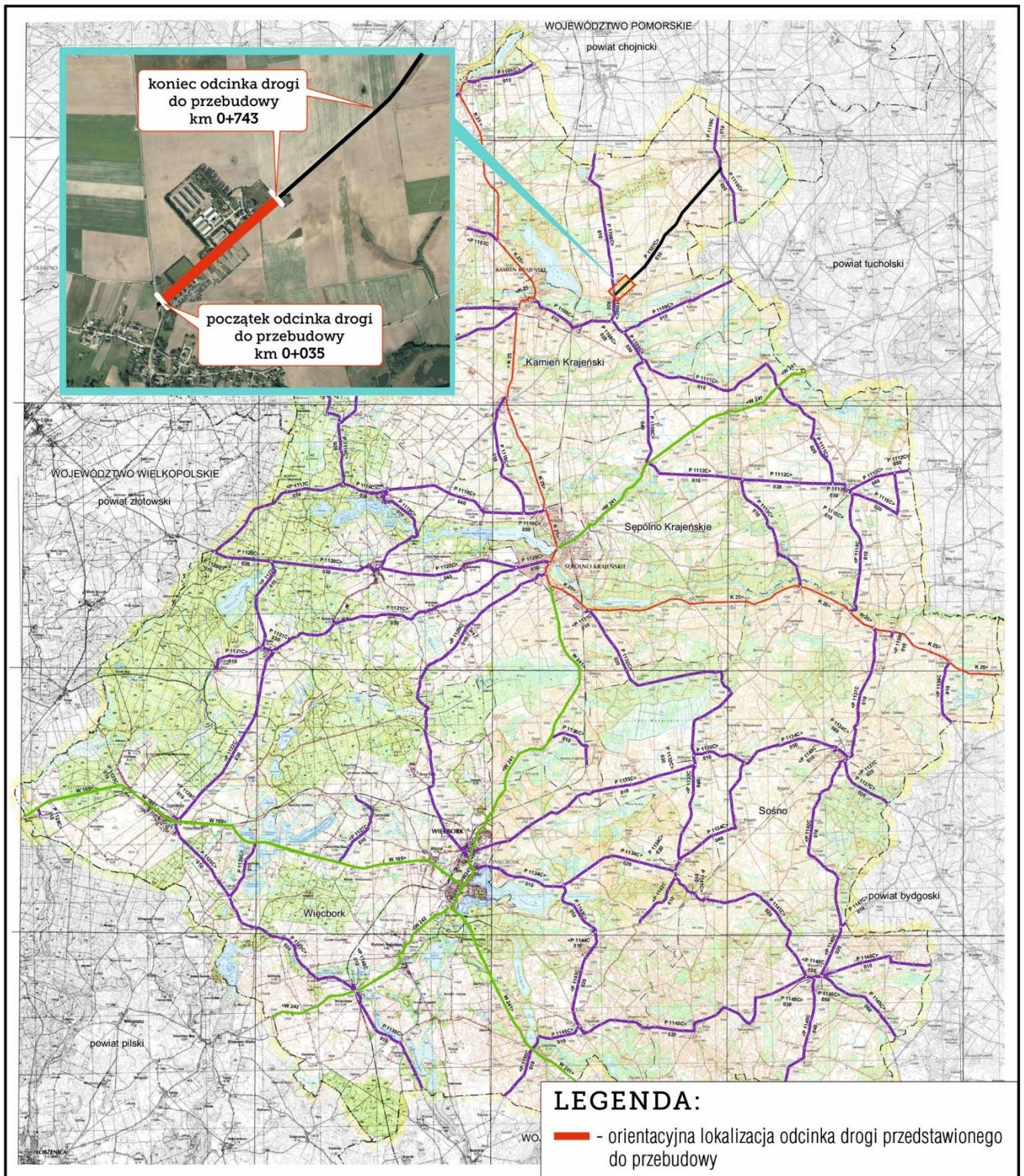
Po wykonaniu robót podstawowych należy przeprowadzić roboty porządkowe mające na celu przywrócenie miejsca robót i terenu przyległego do należytego porządku i sporządzić inwentaryzację powykonawczą.

OPRACOWAŁ:

.....

II.

CZEŚĆ
RYSUNKOWA



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