

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:	Remont DP nr 1140C relacji Sośno-Wąwelno-Mrocza (Las) na odcinku o długości 0,970 km zlokalizowanym pomiędzy km 3+970, a km 4+940 jej przebiegu
ADRES:	m. Toninek, województwo kujawsko-pomorskie, powiat sępoleński, gmina Sośno
JEDNOSTKA EWIDENCYJNA:	Sośno 041303_2
OBREB EWIDENCYJNY:	Toninek 0015
NUMER DZIAŁKI EWIDENCYJNYJNEJ:	22
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 06.02.2023 inż. Edwin Eckert upr. budowl. nr GP-KZ-7342/278/92 w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg, nawierzchni lotniskowych i mostów /data opracowania i podpis opracowującego
---	---

SPIS ZAWARTOŚCI:

I. Część opisowa (str. 3-7)

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

II. Część rysunkowa

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

inż. Edwin Eckert
upr. budowl. nr GP-KZ-7342/278/92
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej
w zakresie dróg, nawierzchni kotłiskowych i mostów

I.

CZEŚĆ
OPISOWA

1. LOKALIZACJA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia planowana jest na nieruchomości gruntowej, która położona jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie sępoleńskim, na terenie gminy Sośno, w jednostce ewidencyjnej Sośno 041303_2, w obrębie ewidencyjnym Toninek 0015 i jest oznaczona w ewidencji gruntów i budynków numerem ewidencyjnym 22. Wymieniona nieruchomość gruntowa w całości użytkowana jest jako „droga”.

Orientacyjną i szczegółową lokalizację projektowanego przedsięwzięcia przedstawiają rysunki:

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

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Droga publiczna kategorii powiatowej nr 1140C relacji Sośno-Wąwelno-Mrocza (Las), klasy Z (droga zbiorcza) na odcinku przedstawionym do remontu ma jedną dwukierunkową jezdnię o nawierzchni bitumicznej szerokości zmiennej (od 5 m na odcinku szlakowym do 6,3 m w obrębie rzeki Krówka), która w planie biegnie odcinkami prostym i kołowymi łukami poziomymi. Po obu stronach jezdni drogi usytuowane są nieulepszone pobocza gruntowe o szerokości 1 m, za którymi ulokowane są pozostałe nieulepszone powierzchnie gruntowe pasa drogowego. Do pasa drogowego przylegają obustronnie tereny rolne.

W rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 98, poz. 602, ze zm.), analizowany odcinek drogi zlokalizowany jest poza obszarem zabudowanym. W obrębie jego przebiegu:

1. nie występuje drzewostan, który pozostawałby w kolizji z projektowanym zakresem robót drogowych;
2. występuje uzbrojenie infrastrukturalne;
3. ulokowane są zjazdy o nawierzchni gruntowej nieulepszonej oraz elementy oznakowania pionowego.

Nieruchomość, na terenie której planuje się wykonywanie robót:

1. jest prawnie usankcjonowaną częścią składową pasa drogowego drogi powiatowej;
2. nie jest wpisana do rejestru zabytków;
3. nie leży na terenie żadnej ze stref ochrony konserwatorskiej.

Odcinek drogi przeznaczony do remontu jest poważnie zdekapitalizowany nieprzerwaną, kilkudziesięcioletnią eksploatacją, wobec czego wymaga pilnego remontu, gdyż jest niedostosowany do wymagań technicznych stawianych drogom publicznym, a jego eksploatacja odbywa się w stanie permanentnego zagrożenia bezpieczeństwa. W związku z użytkowaniem drogi generowane są znaczne uciążliwości wpływające ujemnie na trwałość techniczną wszelkich pojazdów.

Opisany stan istniejący ilustruje zamieszczona poniżej dokumentacja fotograficzna.





3. ZAGOSPODAROWANIE PROJEKTOWANE

Projektowane przedsięwzięcie oparte jest na zamiśle wykonania remontu nawierzchni wskazywanego odcinka oraz ulepszenie poboczy gruntowny. Przebieg przedmiotowego odcinka w planie oraz zjazdu z drogi pozostawia się bez zmian.

W trakcie realizacji opisywanego przedsięwzięcia nie przewiduje się ingerencji w teren przyległy oraz zasoby istniejącego drzewostanu. Niezmienionym pozostanie także sposób odwodnienia terenu.

Współzależności elementarne składające się na projektowany zakres robót skwantyfikowane zostały w treści rys. nr 2, tj. „Planu sytuacyjnego”.

Sposób realizacji robót opisano w dalszej części niniejszego opracowania.

4. OCHRONA ŚRODOWISKA

Zgodnie z treścią przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, 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, samojezdnych środków 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.

5. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE ZASADNICZE W UJĘCIU ILOŚCIOWYM

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

1. nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego – 5 144 m²;
2. remontowane pobocza gruntowe – 1 835 m²;
3. szerokość jezdni – od 5 do 6,3 m;
4. szerokość pobocza – 1 m;
5. długość jezdni – 0,970 km.

Sposób realizacji robót opisano w dalszej części niniejszego opracowania.

6. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie niniejsze ma na celu wskazanie właściwego, z punktu widzenia branży drogowej, sposobu wykonania robót budowlanych polegających na remoncie ww. odcinka drogi. Wszystko w oparciu o powierzchnie terenu znajdujące się w lokalizacji, o której mowa na wstępie.

W związku z powyższym, po uprzednim oznakowaniu terenu robót, należy przeprowadzić roboty pomiarowe, po czym należy:

- oczyścić i skropić emulsją asfaltową istniejącą nawierzchnię bitumiczną;
- mechanicznie wyrównać istniejącą nawierzchnię;
- skropić emulsją asfaltową wyrównaną nawierzchnię bitumiczną;
- ułożyć nawierzchnię z mieszanek mineralno-bitumicznych asfaltowych;
- skropić wykonaną warstwę wiążącą emulsją asfaltową;
- ułożyć nawierzchnię z mieszanek mineralno-bitumicznych asfaltowych;
- mechanicznie wyprofilować i zagęścić podłoże pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni
- wykonać podbudowy z mieszanki kruszywa niezwiązanego.

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

7. 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.

8. STAN PROJEKTOWANY – CHARAKTERYSTYKI KONSTRUKCYJNE

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

9. STAN PROJEKTOWANY – KANAŁY TECHNOLOGICZNE

W związku z charakterem planowanych robót, na zarządcy drogi nie spoczywa obowiązek zlokalizowania w pasie drogowym kanału technologicznego.

10. 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 poboczny gruntowych.

11. UZBROJENIE TERENU I OSNOWY GEODEZYJNE

Teren w obrębie planowanego przedsięwzięcia nie jest wolny od uzbrojenia infrastrukturalnego. Na istniejące uzbrojenie terenu składają się napowietrzne i doziemne sieci telekomunikacyjne, doziemne linie energetyczne oraz wodociąg komunalny. Infrastruktura, o której mowa, nie kolidują z planowanym zakresem robót, a jej lokalizację obrazują rysunki uzgodnieniowe (patrz: „Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty”).

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 odcinka, na długości którego planowany jest remont, zlokalizowane są punkty szczegółowej osnowy geodezyjnej, aczkolwiek są one położone poza strefą planowanych robót. Mimo to zobowiązuje się wykonawcę do zachowania wysokiej ostrożności i wykonywania robót w sposób nie zagrażający znakom geodezyjnym.

12. 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, Wójta Gminy Sośno (ul. Nowa 1; 89-412 Sośno).

13. 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.

14. 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.

15. ROBOTY BUDOWLANE

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

16. 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”).

17. UWAGI KOŃCOWE

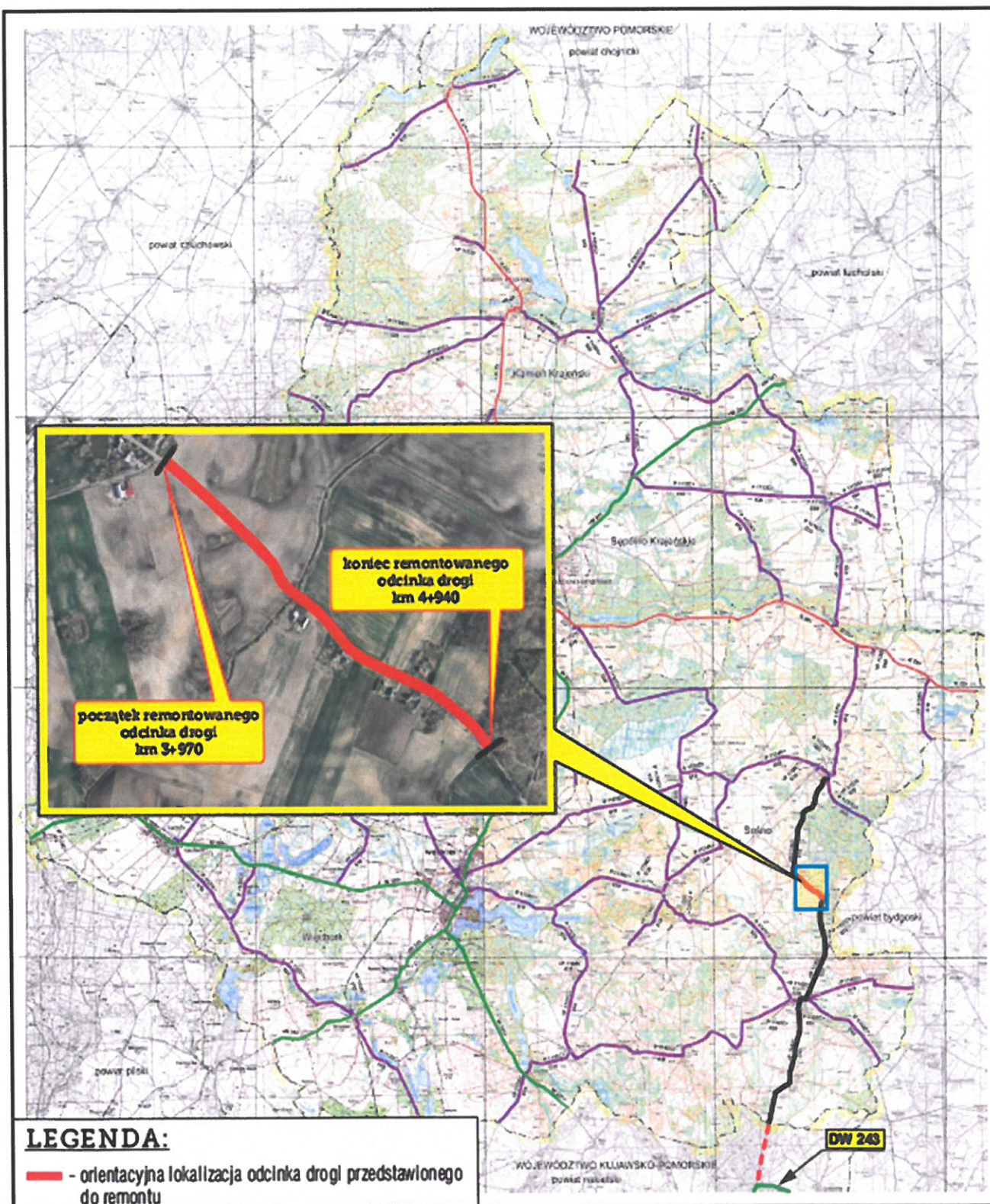
Po wykonaniu robót podstawowych należy przeprowadzić roboty porządkowe mające na celu przywrócenie miejsca robót i terenu przyległego do należytego porządku.

OPRACOWAŁ:

inż. Edwin Eckert
upr. budowl. nr GP-KZ-7342/278/92...
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej
w zakresie dróg, nawierzchni lotniskowych i mostów

II.

CZEŚĆ
RYSUNKOWA



inż. Edwin Eckert
 upr. budowl. nr GP-KZ-7342/278/92
 w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej
 w zakresie dróg, nawierzchni lotniskowych i mostów

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