

# 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




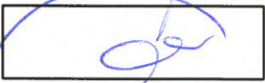
e-mail: zdsepolno@onet.pl

www.bip.zd-sepolno.lo.pl

EGZ. NR 1

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

<b>NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:</b>	Modernizacja (odnowa) DP nr 1141C relacji Jastrzębiec-Tonin-Wąwelno na odcinku o długości 0,800 km zlokalizowanym pomiędzy km 0+000, a km 0+800 jej przebiegu wraz z przebudową strefy jej skrzyżowania z DP nr 1134C relacji Więcbork-Jastrzębiec-Płosków-Sośno
<b>ADRES:</b>	m. Jastrzębiec, województwo kujawsko-pomorskie, powiat sępoleński, gmina Więcbork
<b>JEDNOSTKA EWIDENCYJNA:</b>	Sępólno Krajeńskie 041304_5
<b>OBRĘB EWIDENCYJNY:</b>	Jastrzębiec 0005
<b>NUMERY DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH:</b>	70, 83/1, 125
<b>INWESTOR:</b>	Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskim ul. Koronowska 5 89-400 Sępólno Krajeńskie
<b>CPV:</b>	Roboty budowlane (kod: 45000000-7) Roboty drogowe (kod: 45233140-2) Roboty w zakresie różnych nawierzchni (kod: 45233200-1)

<b>OPRACOWANIE Branża drogowa (BD):</b>	<b>mgr inż. Dariusz KĘDZIORA</b> uprawnienia budowlane nr KUP/0122/POOD/10 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej w zakresie dróg	
	<b>mgr inż. Olga ECKERT-GAPPA</b>	

Luty 2024 r.

## SPIS ZAWARTOŚCI:

### I. Część opisowa

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**)

I.

CZEŚĆ  
OPISOWA

## **1. LOKALIZACJA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO**

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest modernizacja (odnowa) drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1141C relacji Jastrzębiec-Tonin-Wąwelnio na odcinku o długości 0,800 km zlokalizowanym pomiędzy km 0+000, a km 0+800 przebiegu drogi wraz z przebudową strefy jej skrzyżowania z DP nr 1134C relacji Więcbork-Jastrzębiec-Płosków-Sośno.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia planowana jest na części nieruchomości, które położone są w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie sępoleńskim, na terenie gminy Więcbork, w jednostce ewidencyjnej Więcbork 041304\_5. Działki oznaczone są w ewidencji gruntów i budynków numerami ewidencyjnymi: 70, 83/1 i 125, a położone są w obrębie ewidencyjnym Jastrzębiec 0005. Wymienione nieruchomości w całości użytkowane są jako „droga” (dr).

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 1141C relacji Jastrzębiec-Tonin-Wąwelnio, klasy Z (droga zbiorcza) na odcinku przedstawionym do przebudowy ma jedną dwukierunkową jezdnię o nawierzchni bitumicznej i szerokości zmiennej (4,00 m – 5,00 m), która w planie biegnie odcinkami prostymi i kołowymi łukami poziomymi. Po obu stronach jezdni drogi usytuowane są nieulepszone pobocza gruntowe o szerokości zmiennej (0,50-0,75m), za którymi ulokowane są pozostałe nieulepszone powierzchnie gruntowe pasa drogowego. Do pasa drogowego przylegają obustronnie grunty rolne, leśne oraz zagospodarowanie przestrzenne m. Jastrzębiec.

W rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2023 r., poz. 1047 ze zm.), analizowany odcinek drogi zlokalizowany jest w obszarze zabudowanym jak i poza nim. W obrębie jego przebiegu:

1. nie występuje drzewostan, który pozostawałby w kolizji z projektowanym zakresem robót drogowych;
2. występuje uzbrojenie infrastrukturalne (nadziemne kable energetyczne oraz doziemny kabel telekomunikacyjny);
3. ulokowane są zjazdy oraz elementy oznakowania pionowego.

Nieruchomości, na terenie których planuje się wykonywanie robót:

1. stanowią część składową pasa drogowego drogi powiatowej;
2. nie są wpisane do rejestru zabytków;
3. leżą w strefie ochrony konserwatorskiej B (strefa skrzyżowania DP1141C z DP1134C);
4. są położone na terenie Krajeńskiego Parku Krajobrazowego, gdzie wszelkie ustanowione zakazy nie dotyczą zagadnień związanych z przebudową, remontem itd. dróg publicznych.

Przedstawiany odcinek drogi jest poważnie zdekapitalizowany nieprzerwaną, kilkudziesięcioletnią eksploatacją, a jego użytkowanie odbywa się w stanie permanentnego zagrożenia bezpieczeństwa. Jezdnia drogi utraciła swoją pierwotną szerokość, w związku z degradacją jej krawędzi. Wobec powyższego przedmiotowa odnowa jest w pełni uzasadniona. Jednocześnie geometria strefy skrzyżowania DP1141C i DP1134C jest nieczytelna i niejednoznaczna, co generuje ryzyko kolizji i wypadków. 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 wielce uciążliwe w przypadku terenów zamieszkałych, z którymi w tym przypadku mamy również do czynienia.

Opisany stan istniejący ilustruje dokumentacja fotograficzna zamieszczona na kolejnych kartach opracowania.





### **3. ZAGOSPODAROWANIE PROJEKTOWANE**

Projektowane przedsięwzięcie oparte jest na zamiśle wykonania odnowy wskazanego odcinka drogowego, co ma zostać zrealizowane poprzez wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni drogi (remont cząstkowy) wraz z odtworzeniem jej krawędzi (remont cząstkowy głęboki) w połączeniu z wykonaniem obustronnych ulepszonych poboczy gruntowych, wykonaniem przebudowy istniejących zjazdów. Powyższe



uzupełni dodatkowo przebudowa strefy skrzyżowania z DP nr 1134 C w zakresie wlotu DP nr 1141 C na odcinku 0,066 km. Wszelkie roboty budowlane będą realizowane wyłącznie w zakresie branży drogowej – w granicach pasa drogowego. Przebieg przedmiotowego odcinka drogi w planie nie ulegnie zmianie.

W wyniku wykonania przewidzianych do realizacji robót budowlanych nastąpi podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi. Przebudowa geometrii skrzyżowania wpłynie pozytywnie na warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przedmiotowe opracowanie ma na celu wskazanie jednoznacznego sposobu wykonania planowanych robót budowlanych.

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

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

#### **4. OCHRONA ŚRODOWISKA**

Planowana inwestycja ma na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu kołowego poprzez wykonanie odnowy i modernizacji jezdni oraz poprawę geometrii drogi i jej stanu technicznego. Realizacja ta będzie miała korzystny wpływ na stan środowiska naturalnego, gdyż poprzez poprawę równości nawierzchni zmniejszy się emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz drgań wywołanych przez poruszające się pojazdy. Dodatkowo zmiana geometrii skrzyżowania DP1141C z DP1134C wpłynie pozytywnie na warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego

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, samojedznych 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. nr 2, tj. „Plan sytuacyjny”. W ujęciu ilościowym przedstawia się ono następująco:

1. nawierzchnia jezdni z SMA 16 JENA – 4 530 m<sup>2</sup>;
2. ulepszone pobocza gruntowe – 1 443 m<sup>2</sup>;
3. ilość zjazdów – 10;
4. nawierzchnia zjazdów z betonu asfaltowego – 275 m<sup>2</sup>;
5. nawierzchnia zjazdów z betonowej kostki brukowej do przełożenia – 8 m<sup>2</sup>;
6. nawierzchnia pachwin oraz wyspy dzielącej z kostki kamiennej – 137,50 m<sup>2</sup>;
7. nawierzchnia chodnika z betonowej kostki brukowej – 13,20 m<sup>2</sup>
8. szerokość jezdni – 4,00-6,50 m;
9. długość odcinka – 0,800 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 odnowie 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:

- wykonać roboty rozbiórkowe;
- zrealizować roboty ziemne;
- wykonać obramowanie wyspy dzielącej oraz pachwin;
- wykonać warstwy konstrukcyjne podbudowy odtwarzanych krawędzi jezdni drogi (remont cząstkowy głęboki);
- wykonać warstwy podbudowy pachwin oraz wyspy dzielącej;
- skropić emulsją asfaltową istniejącą nawierzchnię bitumiczną oraz konstrukcję odtwarzanych krawędzi;
- ułożyć bitumiczną warstwę ścieralną;
- wykonać nawierzchnię chodnika z betonowej kostki brukowej wraz z obramowaniem;
- wykonać nawierzchnię wyspy dzielącej oraz pachwin z kostki kamiennej;
- przebudować istniejące zjazdy;
- ulepszyć pobocza gruntowe, uprzednio wyprofilowując i zagęszczając podłoże rodzime.

Po wykonaniu w/w zakresu robót należy:

- przeprowadzić roboty porządkowe;
- sporządzić inwentaryzację powykonawczą.

Opisane roboty należy 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 modernizacji (odbudowy) 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, mając na względzie treść art. 39 ust. 6ba pkt. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 645 ze zm.) na zarządcy drogi nie spoczywa obowiązek zlokalizowania w pasie drogowym kanału technologicznego, gdyż przebudowa dotyczy jedynie strefy skrzyżowania, tj. odcinka drogi o długości mniejszej niż 1 km, jednocześnie projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron, a w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego 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 obszar chłonnych poboczy gruntowych ulepszonych kruszywem.



## **11. UZBROJENIE TERENU I OSNOWY GEODEZYJNE**

W obrębie planowanego przedsięwzięcia występuje uzbrojenie infrastrukturalne w postaci napowietrznych linii energetycznych i doziemnych kabli telekomunikacyjnych. Infrastruktura, o której mowa, nie koliduje z planowanym zakresem robót, a jej lokalizację obrazują rysunki uzgodnieniowe (patrz: „Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty”). Zgodnie z uzgodnieniem branżowym w zakresie urządzeń telekomunikacyjnych zlokalizowanych w pasie drogowym, w miejscu skrzyżowań z tą infrastrukturą, należy nałożyć na kabel rury osłonowe dwudzielne. 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 niezainwentaryzowanych elementów uzbrojenia.

W obrębie odcinka, na długości którego planowane są roboty budowlane, zlokalizowane są punkty szczegółowej osnowy geodezyjnej, które są 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, Burmistrza Więcborka (ul. Mickiewicza 22; 89-410 Więcbork).

## **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**

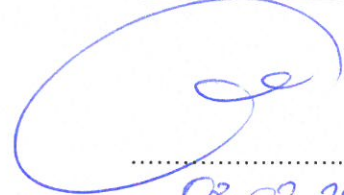
W związku z przebudową konieczna będzie zmiana obowiązującej stałej organizacji ruchu na drodze. Wszelkie zmiany zostaną wprowadzone zgodnie z zatwierdzonym przez Starostę Sępoleńskiego projektem zmian w stałej organizacji ruchu (patrz: „Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty”).



## **17. UWAGI KOŃCOWE**

Po wykonaniu robót podstawowych należy przeprowadzić roboty porządkowe mające na celu przywrócenie miejsca robót i terenu przyległego do należytego porządku oraz zlecić uprawnionemu geodecie wykonanie inwentaryzacji powykonawczej.

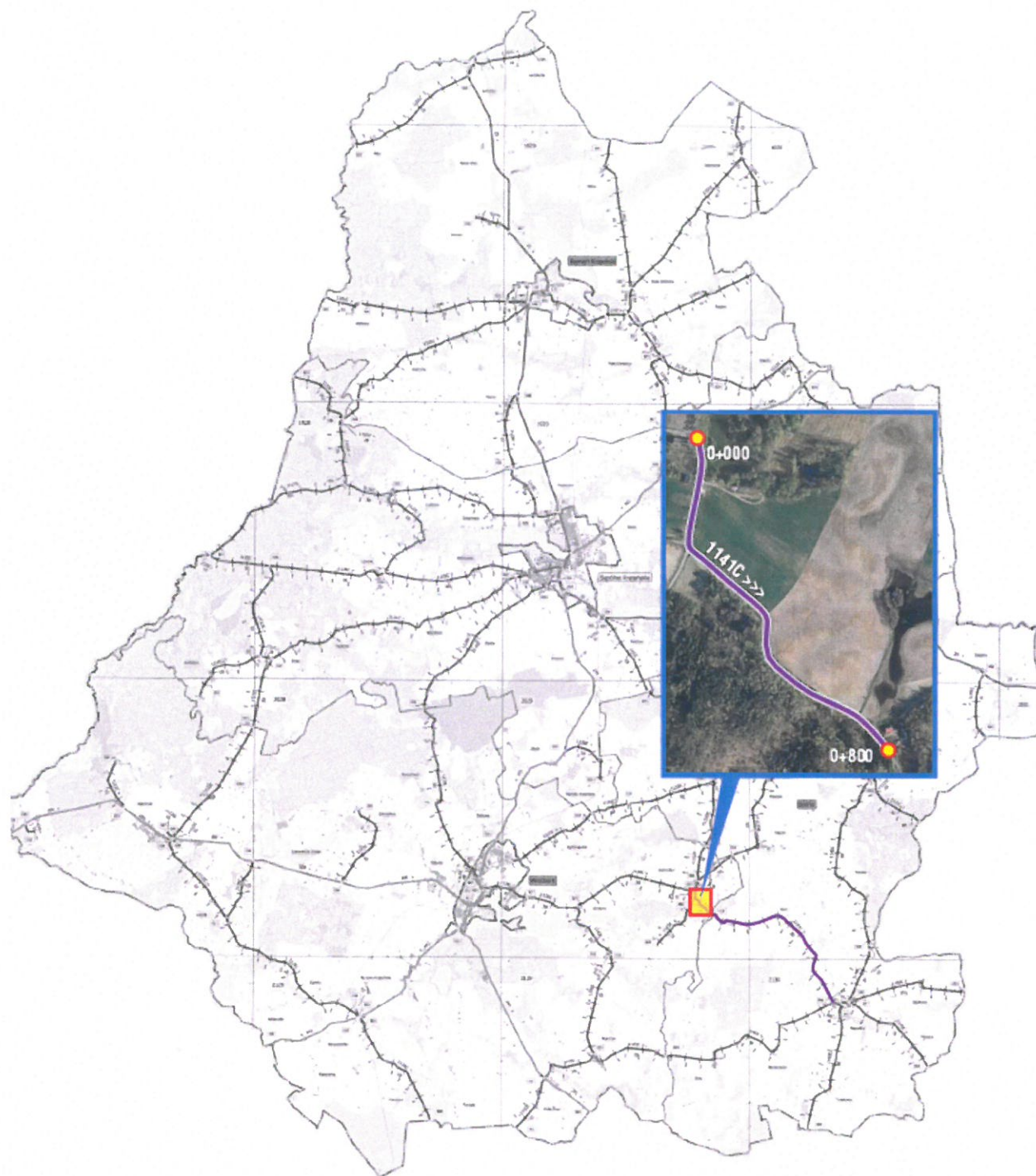
**OPRACOWAŁA:**



.....  
08.02.2024r.

**II.**

**CZEŚĆ**  
**RYSUNKOWA**



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