

ZARZĄD DROGOWY W SĘPÓLNIE KRAJEŃSKIM POWIAT SĘPOLEŃSKI

REGON: 092363449

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

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.bip213.lo.pl

EGZ. 1

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

BRANŻA: Drogowa /(BD)


ROBOTA: Przebudowa

OBIEKT: Droga publiczna kategorii powiatowej nr 1133C relacji Więcbork-Wielowicz na odcinku Więcbork (ul. Wojska Polskiego)-Suchorączek, o długości 0,36037 km zlokalizowanym pomiędzy km 0+000,00 a km 0+360,37 jej przebiegu

ADRES: m. Więcbork / Suchorączek, województwo kujawsko-pomorskie, powiat sępoleński, gmina Więcbork, jednostka ewidencyjna 041304_4 Więcbork-M, obręb ewidencyjny 0001 Więcbork 1, dz. o n-rze ewid. 21 oraz jednostka ewidencyjna 041304_5 Więcbork-G, obręb ewidencyjny 0013 Suchorączek, dz. o n-rze ewid. 82/1

INWESTOR: Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskiej
Powiat Sępoleński
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 (BD):	mgr inż. Dariusz KĘDZIORA zam. ul. Szkolna 3/10 89-400 Sępólno Krajeńskie uprawnienia budowlane nr KUP/0122/POOD/10 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej w zakresie dróg	
--------------------------	--	---

Sępólno Krajeńskie, wrzesień 2020 r.

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Część opisowa

1. Oświadczenie projektanta
2. Opis techniczny

Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny - rys. nr 1
2. Projekt zagospodarowania terenu - rys. nr 2.1-2.2
3. Przekrój normalny/Szczegóły konstrukcyjne - rys. nr 3

OŚWIADCZENIE

do projektu:

„Przebudowy drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1133C relacji Więcbork-Wielowicz na odcinku Więcbork (ul. Wojska Polskiego)-Suchorączek, o długości 0,36037 km zlokalizowanym pomiędzy km 0+000,00 a km 0+360,37 jej przebiegu”

Oświadczam, że projekt budowlany:

„Przebudowy drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1133C relacji Więcbork-Wielowicz na odcinku Więcbork (ul. Wojska Polskiego)-Suchorączek, o długości 0,36037 km zlokalizowanym pomiędzy km 0+000,00 a km 0+360,37 jej przebiegu”

jest kompletny i został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej

Projektant: mgr inż. Dariusz KĘDZIORA
uprawnienia budowlane nr KUP/0122/POOD/10
do projektowania bez ograniczeń w specjalności
drogowej w zakresie dróg

OPIS TECHNICZNY

„Przebudowy drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1133C relacji Więcbork-Wielowicz na odcinku Więcbork (ul. Wojska Polskiego)-Suchorączek, o długości 0,36037 km zlokalizowanym pomiędzy km 0+000,00 a km 0+360,37 jej przebiegu”

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Normy i uzgodnienia branżowe,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane,
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,

2. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakresem opracowania objęto projekt przebudowy drogi powiatowej w ramach inwestycji pn. „Przebudowy drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1133C relacji Więcbork-Wielowicz na odcinku Więcbork (ul. Wojska Polskiego)-Suchorączek, o długości 0,36037 km zlokalizowanym pomiędzy km 0+000,00 a km 0+360,37 jej przebiegu”.

Ilościowe zestawienie projektowanego zagospodarowania

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------|
| – proj. powierzchnia jezdni | F= 2091,16 m ² |
| – proj. powierzchnia zjazdów | F= 69,90 m ² |
| – proj. pobocze umocnione kruszywem | F= 674,87 m ² |

Łącznie powierzchnia zagospodarowania wynosi: F= 2 835,93 m²

Długość projektowanej przebudowy: L= 0,36037 km

3. STAN ISTNIEJACY

Droga publiczna kategorii powiatowej 1129C relacji Więcbork-Wielowicz na projektowany do przebudowy odcinku tj. pomiędzy km 0+000,00 do km 0+360,37 km posiada przekrój pozamiejski bez wyodrębnionych rowów; w większości do korony drogi przylegają skarpy wykopu, a jedynie na ostatnich kilkudziesięciu metrach wybudowana została na niewielkim nasypie. Jezdnia bitumiczna o szer. około 4,50 m jest w złym stanie technicznym chociaż wykonana na podłożu stabilizowanym hydraulicznie nie posiada powierzchni przelomowych ani wykazujących nadmierną utratę nośności. Spoiwo bitumiczne wiążące szkielet mineralny warstw nawierzchni utraciło już w znacznym stopniu swoje cechy stąd liczne ubytki w nawierzchni, pojawiające się szczególnie często po opadach atmosferycznych i okresach obniżonych temperatur. Spadek podłużny drogi jest stosunkowo duży i wynosi 4,5% co powoduje na odcinku gdzie droga przebiega w wykopie nieumocnione pobocza ziemne są nagminnie wypłukiwane i zaniżone w stosunku do krawędzi jezdni. Taki stan generuje duże nakłady pracy i środków na bieżące utrzymanie tego odcinka drogi powiatowej.

W pasie drogowym zlokalizowane jest tylko lokalnie uzbrojenie:

- kable energetyczne,
- sieć wodociągowa,
- oświetlenie uliczne.

Warunki gruntowo-wodne

Dokumentowane warunki gruntowo-wodne są stosunkowo proste. Na analizowanym terenie nie stwierdzono występowania wody gruntowej. Obserwacje te odnoszą się do okresu, w jakim były prowadzone badania polowe. W podłożu analizowanego terenu wierzchnią warstwę gruntów stanowią antropogeniczne nasypy zbudowane z mieszaniny gleby, piasków próchnicznych oraz gruzu i odpadów budowlanych. Z uwagi na swoją niejednorodność oraz znaczne domieszki części organicznych zostały zaliczone do gruntów wymagających wzmocnienia. Niżej zalegają grunty wysadzinowe.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1. Plan sytuacyjny

Projektowana przebudowa drogi powiatowej na odcinku o dł. 0,36037 km zlokalizowanym pomiędzy km 0+000, a km 0+360,37 jej przebiegu z założenia przewiduje poszerzenie istniejącej nawierzchni jezdni do szer. 5,50 m co wymagać będzie wykonania obustronnych poszerzeń. Dodatkowo na łuku poziomym lewym, którego wartość promienia wynosi $R=130$ m, zaprojektowano poszerzenie o szer. 0,60 m wykonane po jego wewnętrznej stronie. Spadek poprzeczny daszkowy jezdni na odcinku prostym będzie miał standardową wartość 2%, natomiast na łuku poziomym zaprojektowano spadek jednostronny lewy o wartości 6%. Łuk poziomy poprzedza prosta przejściowa o długości 25 m, na której należy wykonać rampę drogową oraz zmianę szerokości jezdni z 5,50-6,10 m.

Pobocza o szer. 1,0 zaprojektowano umocnione kruszywem ze spadkiem 8%. Zjazdy na przyległa posesję wyposażone zostaną również w nawierzchnię bitumiczną z relacjami skrętnymi. Nie projektuje się rowów przydrożnych ani też przepustów pod zjazdami.

4.2 Profil podłużny drogi

Istniejąca nawierzchnia nie jest silnie zdeformowana, a jej profil podłużny oraz poprzeczny nie wymaga dużych nakładów na ich wyrównywanie, dlatego też ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych na istniejącej nawierzchni bitumicznej, a przede wszystkim warstwy z mieszanki niezwiązanej, można wykonać bez zadanego profilu podłużnego.

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni odpowiadającą kategorii KR-2:

Na poszerzeniach:

- warstwa ścieralna z asfaltobetonu AC11S gr. 4 cm ,
- warstwa wiążąca z asfaltobetonu AC16W gr. 7cm,
- warstwa podbudowy gr. 20 cm. z mieszanki niezwiązanej $C_{90/3}$ frakcji 0/31,5 mm,
- warstwa gr. 20 cm z gruncocementu CBGM $C_{5/6}$.

Na istniejącej nawierzchni:

- warstwa ścieralna z asfaltobetonu AC11S gr. 4 cm ,

- warstwa wiążąca z asfaltobetonu AC16W gr. 7cm,
- warstwa wzmacniająca z mieszanki niezwiązanej C_{90/3} frakcji 0/31,5 mm o średniej grubości min. 15 cm.

Na zjazdach:

- warstwa ścieralna z asfaltobetonu AC11S gr. 4 cm ,
- warstwa podbudowy gr. 20 cm. z mieszanki niezwiązanej C_{90/3} frakcji 0/31,5 mm,
- warstwa gr. 20 cm z gruntocementu CBGM C_{5/6}.

Pobocza:

- warstwa gr. 15 z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm.

4.3. Roboty ziemne

Roboty ziemne obejmują wykopy pod nawierzchnie poszerzeń jezdni i zjazdów. Nadmiar gruntu z korytowania należy wywieźć w miejsce wyznaczone przez Inwestora. W pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego w/w roboty wykonać pod szczególnym nadzorem.

4.4 . Odwodnienie terenu

Odwodnienie jezdni zapewniono poprzez spadki poprzeczne i podłużne w kierunku przyległego terenu w obręb pasa drogowego.

4.5 . Kolizje z infrastrukturą techniczną

Nie występuje.

5. CEL INWESTYCJI I JEJ WPLYW NA ŚRODOWISKO

Planowana budowa ma na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu kołowego poprzez:

- wykonanie poszerzenia jezdni,
- poprawę geometrii drogi i jej stanu technicznego.

Te zabiegi będą miały korzystny wpływ na stan środowiska naturalnego:

- poprzez poprawę równości nawierzchni zmniejszy się emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz drgań wywoływanych przez poruszające się pojazdy,
- poprzez poprawę stanu nawierzchni zmniejszy się prawdopodobieństwo wystąpienia wypadków, które mogą być przyczyną skażenia środowiska.

6. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI

Obszar oddziaływania inwestycji będzie mieścił się w granicach przebudowy drogi oznaczonej na projekcie zagospodarowania terenu – rys. nr 2.1-2.2

Inwestycja wg Rozporządzenia RM z dnia 9 listopada 2010r. (Dz.U.2016 poz.71) w sprawie przedsięwzięć mogących znacznie oddziaływać na środowisko, nie jest wymieniona jako przedsięwzięcie mogące zawsze czy potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z tym nie ma konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

7. UWAGI KOŃCOWE

- wszystkie roboty wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami,
- inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r o ochronie przyrody,

- inwestycja nie jest zlokalizowana w Strefie Ochrony Konserwatorskiej,
- w wypadku odkrycia podczas prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych 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, a jeśli nie będzie to możliwe – Burmistrza Więcborka,
- sprawdzać w czasie robót ziemnych zgodność uzbrojenia z trasą określoną na mapie do celów projektowych.
- rozpoczęcie robót zgłosić wszystkim użytkownikom uzbrojenia podziemnego,
- wszelkie wątpliwości zgłaszać do projektanta celem wyjaśnienia.
- wszystkie materiały i wyroby użyte do budowy przedmiotowego obiektu muszą być dopuszczone do obrotu i powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie zgodnie z art. 10 ust. Prawo Budowlane.

Projektant:

mgr inż. Dariusz KEDZIORA