

JEDNOSTKA PROJEKTOWA -

Dariusz Kędziora
89 - 400 Sępólno Kraj.
ul. Szkolna 3/10
tel. 601369174

STAROSTA SĘPOLEŃSKI

ul. Kościuszki 11

89-400 Sępólno Krajeńskie
ZAŁĄCZNIK DO DECYZJI


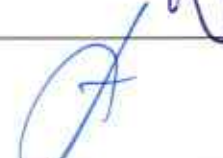

ZNAK AB.6140.241.2020

Z DNIA 13.10.2020

Projekt budowlany

Z up. STAROSTY

Andrzej Marach
WICESTAROSTA**Branża** : drogowa**Nazwa zadania:** Budowa dróg gminnych – część ulic: Szlaku Bursztynowego, Pomorskiej, L. Białego, Wł. Łokietka, B. Śmiałego, Mieszka I i Krajeńskiej w Więcborku**Inwestor** : Gmina Więcbork
Ul. Mickiewicza 22
89-410 Więcbork**Lokalizacja** : Jednostka ew. 041304_4, Więcbork – M; obręb 0001 Więcbork; dz. nr ew.: 513, 514/32, 505, 32, 385, 23/15, 512, 22/27, 22/1, 23/13, 380, 23/2, 382, 383, 514/12; powiat sępoleński; woj. kuj.-pom.**Kategoria** : XXV

Funkcja	Nazwisko imię i nr uprawnień	Podpis
Projektant Branża drogowa	mgr inż. Dariusz Kędziora uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej nr ew. KUP/0122/POOD/10	
Sprawdzający Branża drogowa	mgr inż. Lotar Ziomek uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej: drogowej nr ew. KUP/0115/POOD/14	
Projektant branży konstrukcyjnej	inż. Andrzej Mikicki uprawnienia do projektowania w specjalności konstrukcyjno – budowlanej bez ograniczeń WBPP-NB-7210/138/83	

Sępólno Krajeńskie ...13.09.....2020r.

UZPEKNIONO DNIA 30.09.2020



ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I.	Strona tytułowa	1
II.	Zestawienie zawartości teczki.....	2
III.	Informacja BIOZ.....	3
IV.	Opis techniczny.....	6
V.	Oświadczenie, uprawnienia i izby.....	30
VI.	Rysunki i obliczenia.....	39
VII.	Badania geotechniczne	66
VIII.	Stała organizacja ruchu	76
IX.	Uzgodnienia	79

III. INFORMACJA NA TEMAT BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Nazwa zadania: „Budowa dróg gminnych – część ulic: Szlaku Bursztynowego, Pomorskiej, L. Białego, Wł. Łokietka, B. Śmiałego, Mieszka I i Krajeńskiej w Więcborku”

Inwestor: Gmina Więcbork
Ul. Mickiewicza 22
89-410 Więcbork

Lokalizacja: Jednostka ew. 041304_4, Więcbork – M; obręb 0001 Więcbork; dz. nr ew.: 513, 514/32, 505, 32, 385, 23/15, 512, 22/27, 22/1, 23/13, 380, 23/2, 382, 383, 514/12; powiat sępoleński; woj. kuj.-pom.

ZAKRES ROBÓT

Zakres robót obejmuje budowę odcinków dróg wewnętrznych wydzielonych i objętych miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego terenu położonego między ulicami Gdańską i I Armii Wojska Polskiego oraz północną granicą miasta Więcborka uchwalonego Uchwałą nr IX/74/2007 Rady Miejskiej w Więcborku z dnia 28 czerwca 2007r. (ogłoszenie Dz. Urz. Woj. Kujawsko – Pomorskiego Nr 113, poz. 1704 z dn. 3 października 2007r.).

Szczegółowy wykaz robót:

- roboty przygotowawcze: zagospodarowanie placu budowy, roboty pomiarowe
- roboty ziemne zdjęcie humusu wraz z jego wywozem,
- wykonanie murku oporowego ,
- wzmocnienie częściowe skarp płytami ażurowymi,
- wzmocnienie częściowe skarp ażurami,
- montaż rur ochronnych,
- korytowanie drogi,
- profilowanie drogi i zagęszczenie,
- ustawienie krawężników i obrzeży,
- warstwa odsączająca,
- podbudowa,
- nawierzchnia z kostki betonowej,
- profilowanie terenu przyległego,
- regulacja urządzeń obcych,

- humusowanie pobocza i obsianie trawą,
- montaż oznakowania poziomego i pionowego,
- roboty porządkowe,

WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

Roboty budowlane będą wykonywane w obrębie pasów dróg ulic wewnętrznych (gminnych) na odcinkach o zwartej zabudowie mieszkaniowej oraz przy odbywającym się ruchu pojazdów i pieszych, mieszkańców tych ulicy, jak również przy bieżącej obsłudze tych ulic.

ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA MOGĄCE STWORZYĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

Uzbrojenie terenu występujące na terenie budowy:

- sieć wodociągowa,
- sieć telekomunikacyjna (orange, światłowód),
- sieć energetyczna ,
- sieć oświetlenia drogowego
- sieć kanalizacji sanitarnej.

PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIE WYSTĘPUJĄCE PODCZAS REALIZACJI BUDOWY

Podczas realizacji ww. robót mogą wystąpić zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia pracowników przy następujących robotach:

- roboty ziemne związane z przemieszczaniem mas ziemnych,
- roboty wykonywane przy pomocy elektronarzędzi,
- praca w pobliżu sprzętu mechanicznego (koparki, dźwig),
- transport elementów prefabrykowanych,
- rozładunek elementów prefabrykowanych,
- ruch pojazdów odbywający się na placu budowy,
- dla osób postronnych niezabezpieczone i nieoświetlone wykopy wraz z hałdami odkładu gruntu.

WSKAZANIE ŚRODKÓW TECHNICZNYCH I ORGANIZACYJNYCH ZAPOBIEGAJĄCYCH ZAGROŻENIOM

Dla zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony zdrowia należy:

- opracować plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,
- oświetlić przeszkody terenowe,
- oznaczyć plac budowy tablicami informacyjnymi, bhp i ostrzegawczymi (zastosować zapory drogowe, taśmy ostrzegawcze),
- przed rozpoczęciem robót zapoznać pracowników z planem „bioz” i przeprowadzić instruktaż n. t. zabezpieczenia pracowników i otoczenia przed zagrożeniami występującymi na budowie,
- w przypadku odkrycia w czasie prowadzenia robót ziemnych jakichkolwiek urządzeń
- podziemnych nie ujętych w dokumentacji technicznej, prace należy przerwać do czasu ustalenia pochodzenia tych urządzeń, z jednoczesnym określeniem czy możliwe jest dalsze bezpieczne prowadzenie robót,
- prowadząc roboty w pobliżu sieci lub obiektów podziemnych należy zachować bezpieczną odległość w pionie i w poziomie zależną od rodzaju tychże sieci.

Kierownik budowy powinien zapewnić na terenie budowy:

- urządzenia niezbędne do udzielenia pierwszej pomocy, zwłaszcza urządzenia sygnalizujące (telefon przewodowy, komórkowy) materiały pierwszej pomocy i środki transportowe,
- sprzęt ratunkowy,
- przeszkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy pracownikom


.....
mgr inż. Dariusz Kędziora

IV. Opis techniczny

DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU DLA PROJEKTU BUDOWLANEGO POD NAZWĄ:

„Budowa dróg gminnych – część ulic: Szlaku Bursztynowego, Pomorskiej, L. Białego, Wł. Łokietka, B. Śmiałego, Mieszka I i Krajeńskiej w Więcborku”

1) Podstawa opracowania

- Zlecenia Inwestora
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa do celów projektowych skala 1: 500,
- Wizja w terenie,
- Właściwe akty prawne,
- Uzgodnienia z gestorami sieci,
- Normy branżowe,
- Ekspertyza geotechniczna.

2) Opinia geotechniczna

Kategorię zagrożenia bezpieczeństwa budowy ulicy wynikającą ze stopnia skomplikowania konstrukcji, jej posadowienia, oddziaływań oraz warunków geotechnicznych.

Na podstawie przeprowadzonych badań geologicznych teren objęty inwestycja posiada **drugą kategorię geotechniczną**, która obejmuje obiekty budowlane posadowione **w złożonych warunkach gruntowych**, (Rozporządzenie Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 25.04.2012r. w sprawie ustalenia warunków posadowienia obiektów budowlanych oraz normy PN-EN 1997-1:2008 Geotechnika/Dokumentacja geotechniczne Zasady ogólne). Opinię opracowano na podstawie wykonanego badania podłoża gruntowego dla projektowanego układu drogowego.

Na trasie projektowanej drogi wykonano 1 odwiert badawczy o głębokości do 4,00 m.

W trakcie badań stwierdzono, że w podłożu grunty, pod względem wysadzinowości, sklasyfikowano następująco:

- grunty warstwy I (pospólki) niwysadzinowe,
- grunty warstwy II (piaski gliniaste) – bardzo wysadzinowe,

W podłożu do zbadanej głębokości 4,0m stwierdzono występowanie utworów z ery kenozoicznej z okresu czwartorzędu: wieku plejstocénskiego. Są to utwory akumulacji wodolodowcowej i lodowcowej. Do głębokości 4 metrów nie stwierdzono wody w otworze

oznaczonym jako nr 2. Dokumentacja badań podłoża (ekspertyza geotechniczna) jest integralną częścią niniejszego projektu.

3) Zakres robót

Przedmiotem inwestycji jest Budowa dróg gminnych wewnętrznych – część ulic: Szlaku Bursztynowego, Pomorskiej, L. Białego, Wł. Łokietka, B. Śmiałego, Mieszka I i Krajeńskiej w Więcborku

Budowa sieci kanalizacji deszczowej w w/w odcinkach dróg stanowi odrębne opracowanie, które będzie realizowane na podstawie dokonanego zgłoszenia budowy nie wymagających pozwolenia na budowę do Starosty Sępoleńskiego.

Zjazdy do posesji również nie są objęte opracowaniem i będą realizowane na podstawie art. 30 ustawy Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2019r. poz. 1186 ze zm.).

Budowa pozostałych chodników w części przedmiotowych ulic zostaną zrealizowane odrębnym opracowaniem.

Oświetlenie drogowe – istniejące, zostało zrealizowane na podstawie odrębnych opracowań.

Przedmiotowa inwestycja tj.: budowa dróg gminnych wewnętrznych na działkach nr ew. 513, 514/32, 505, 32, 385, 23/15, 512, 22/27, 22/1, 23/13, 380, 23/2, 382, 383, 514/12, obręb 0001 Więcbork w niżej wymienionych km:

- | | |
|--|--------------|
| – ul. Szlaku Bursztynowego km 0+018,81 – km 0+486,01 | L = 467,20m; |
| – ul. Pomorskiej km 0+388,78 – km 0+542,48 | L = 153,70m; |
| – ul. L. Białego km 0+000,00 – km 0+078,34 | L = 78,34m; |
| – ul. Wł. Łokietka km 0+479,68 – km 0+502,62 | L = 22,94m; |
| – ul. Mieszka I km 0+000,00 – km 0+042,57 | L = 42,57m; |
| – ul. Krajeńskiej km 0+000,00 – km 0+015,47 | L = 15,47m; |
| – ul. B. Śmiałego km 0+000,00 – km 0+044,00 | L = 44,00m; |

co daje łącznie długość 824,22m

Projektuje się budowę dróg wewnętrznych o utwardzonej nawierzchni łączącej ul. Wojska Polskiego z budynkami jednorodzinnymi. Przewiduje się obciążenia od ruchu lokalnego samochodów osobowych i samochodów służb komunalnych.

W skład założeń projektowych wchodzi budowa:

- jezdni - kostka betonowa,
- ciągu pieszo rowerowego - kostka betonowa,
- chodnika i dojść do posesji - kostka betonowa,
- wyniesionych tarczy skrzyżowania i przejść dla pieszych,

- pobocza - pasa zieleni urządzonej – humus + trawa oraz częściowe wzmocnienie płytami ażurowymi
- murku oporowego z gotowych elementów, tj. pustaków zazbrojonych i wypełnionych betonem.
-

Zakres projektu obejmuje wykonanie następującej kategorii robót:

- przygotowawczych,
- rozbiórkowych,
- zabezpieczających,
- ziemnych,
- ustawienia krawężników i obrzeży,
- nawierzchniowych,
- oznakowania,
- wykończeniowych.

4) Opis do projektu zagospodarowania

4.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Zakres robót drogowych obejmuje budowę odcinków dróg w oparciu o miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego między ulicami Gdańską i I Armii Wojska polskiego oraz północną granicą miasta Więcbork uchwała nr IX/74/2007 RM w Więcborku z dn. 28 czerwca 2007 r (Dz. Urz. Woj. Kuj. Pom. Nr 113, poz. 1704 z dn. 3 października 2007r.).

Należy nadmienić, że dokonanie podziału działek zgodnie z w/w planem i wydzielenie przedmiotowych dróg będących we władaniu Gminy, nie oznacza, że drogi te mają statut dróg publicznych w rozumieniu prawnym.

Kluczowym jest to, że podział działek miał związek z wydzieleniem dróg wewnętrznych (gminnych) tzn. dróg będących własnością gminy, ale nie mających statusu drogi publicznej. Brak jest zatem podstaw do niejako automatycznego klasyfikowania już na tym etapie, że mamy w związku z tym do czynienia z drogami publicznymi, a konkretnie z jej kategorią jaką jest droga gminna.

Aby droga gminna była drogą publiczną konieczne są dodatkowe czynności ze strony gminy, tj. zaliczenie drogi do kategorii dróg gminnych na podstawie uchwały rady gminy, po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu.

Następnie drogom publicznym gminnym zarząd województwa nadaje numerację i są one ujęte w ewidencji dróg publicznych.

Gmina Więcbork do tej pory nie przeprowadziła żadnych z w/w czynności.

Zgodnie z wypisami z rejestru gruntów działki objęte opracowaniem są zakwalifikowane jako dr - drogi.

Obecnie analizowane drogi mają nawierzchnię gruntową, częściowo ulepszoną tłuczniem. Drogi posiadają oświetlenie drogowe, instalację wod.- kan., oraz wystarczająco rozbudowaną infrastrukturę teletechniczną (tj. sieć orange i światłowód).

Droga nie posiada natomiast sieci kanalizacji deszczowej (odrębne opracowanie).

Droga jest w stanie technicznym zadowalającym, jednak ze względu na to, że nie posiada nawierzchni twardej, wymaga częstych remontów. W okresach wiosennych roztopów, jak i bezpośrednio po opadach atmosferycznych odcinki dróg objętych projektem budowy są trudno przejezdne.

W obrębie opisanej powyżej lokalizacji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie swoje miejsce znajduje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Drogi w obecnym stanie po pierwsze wpływają ujemnie na wizerunek estetyczny otoczenia, a po drugie – z uwagi na wyboje i nierówności przy zwiększonym natężeniu ruchu kołowego tworzą realne niebezpieczeństwo potrażeń, kolizji i uszkodzeń samochodów. Dodatkowo w czasie opadów deszczu woda spływająca z przyległego terenu powoduje rozmiękanie i rozmywanie podłoża gruntowego.

Taki stan rzeczy wymaga konieczności poprawy jakości dróg i w pełni uzasadnia celowość realizacji zamysłu ich budowy.

4.2. Stan istniejącego uzbrojenia

W pasie drogowym znajdują się następujące sieci uzbrojenia:

- sieć kablowa energetyczna,
- sieć kablowa oświetlenia drogowego,
- sieć kablowa teletechniczna (orange, światłowód)
- sieć wod.- kan..

W miejscach kolizji z istniejącym uzbrojeniem roboty wykonywać ręcznie. Wszystkie napotkane przewody podziemne na trasie wykonywanego wykopu, krzyżujące się z wykopem powinny być zabezpieczone przed uszkodzeniem, a w razie potrzeby podwieszone w sposób zapewniający ich eksploatację.

Kable telekomunikacyjne i energetyczne krzyżujące się z projektowaną drogą zabezpieczyć za pomocą rur dwudzielnych fi 110. Zachować szczególną ostrożność przy pracach prowadzonych w pobliżu kabli energetycznych.

4.3. Sprawy terenowo - prawne

Inwestycja wykonywana będzie na działkach: 513, 514/32, 505, 32, 385, 23/15, 512, 22/27, 22/1, 23/13, 380, 23/2, 382, 383, 514/12, obręb 0001 Więcbork, jednostka ew. 041304_4, Więcbork – M, powiat sępoleński, woj. kujawsko – pomorskie.

4.4. Projektowane zagospodarowanie

4.4.1. Opis ogólny części drogowej

W skład projektowanego układu drogowego wchodzi drogi wewnętrzne będące własnością Gminy Więcbork.

1. Rozwiązania projektowe są zgodne z:

- a) Rozdziałem I § 5 ust. 1 pkt 12 lit. a, b, c miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego między ulicami Gdańską i I Armii Wojska Polskiego oraz północną granicą miasta Więcborka uchwalonego Uchwałą nr IX/74/2007 Rady Miejskiej w Więcborku z dnia 28 czerwca 2007r. (ogłoszenie Dz. Urz. Woj. Kujawsko – Pomorskiego Nr 113, poz. 1704 z dn. 3 października 2007r.).

Uzasadnienie:

- Parametry geometryczne projektowanych dróg, tj. część ul. Szlaku Bursztynowego (od ul. WP do ul. Pomorskiej), ul. Krajeńskiej oraz część ul. Pomorskiej (od ul. Gdańskiej do ul. Szlaku Bursztynowego) zostały przyjęte zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego jak dla dróg **klasy Z (zbiorczej)**. Oznakowanie w planie zagospodarowania przestrzennego KD/G-Z/.

Zgodnie z § 15 ust. 1 i 4 Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U z 2019r, poz. 1643) planowane drogi uwzględniając konieczność zastosowania rozwiązań uspakajających posiada **szerokość pasów ruchu 2x2,75m. Łączna szerokość projektowanych pasów jezdnych wynosi 5,5m, jezdnie dwukierunkowe, prędkość projektowana $V_p = 30$ km/h;**

- Parametry geometryczne projektowanych dróg, tj. ul. Leszka Białego, ul. Bolesława Śmiałego, oraz część ul. Pomorskiej (od ul. Szlaku Bursztynowego do ul. Henryka Pobożnego) zostały przyjęte zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego jak dla dróg klasa **D (dojazdowej)**. Oznakowanie w planie zagospodarowania przestrzennego KD/G-D/.

Zgodnie z § 15 ust. 1 Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U z 2019r, poz. 1643) planowane drogi posiadają szerokość pasów ruchu 2x2,50m. Łączna szerokość projektowanych pasów jezdnych wynosi 5,0m, jezdnie dwukierunkowe, prędkość $V_p = 30\text{km/h}$;

- Parametry geometryczne projektowanej drogi, tj. część ul. Szlaku Bursztynowego (od ul. Pomorskiej do końca ulicy) zostały przyjęte zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego jak dla dróg klasy **D (dojazdowej)**. Oznakowanie w planie zagospodarowania przestrzennego KD/G-D/).

Zgodnie z § 15 ust. 1 Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U z 2019r, poz. 1643) planowana droga winna posiadać szerokość pasów ruchu min. 2x2,50m. W celu zwiększenia bezpieczeństwa szerokość pasów ruchu zwiększono do 2x2,75m. Łączna szerokość projektowanych pasów jezdnych wynosi 5,50m, jezdnie dwukierunkowe, prędkość $V_p = 30\text{km/h}$;

- Parametry geometryczne projektowanej drogi, tj ul. Mieszka I zostały przyjęte zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego jak dla dróg klasy **D (dojazdowej)**. Oznakowanie w planie zagospodarowania przestrzennego KD/G-D/. Zgodnie z § 15 ust. 1 Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U z 2019r, poz. 1643) planowana droga winna posiadać szerokość pasów ruchu min. 2x2,50m. W celu zwiększenia bezpieczeństwa, oraz z uwagi na ukształtowanie terenu na odcinku od ul. Pomorskiej do ul. Bolesława Krzywoustego zaprojektowano jeden pas jezdny o szerokości 3,50m, jezdnia jednokierunkowa, prędkość $V_p = 30\text{km/h}$;

- Parametry geometryczne projektowanej drogi, tj. ul. Władysława Łokietka zostały przyjęte zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego jak dla dróg klasy **L (lokalnej)**. Oznakowanie w planie zagospodarowania przestrzennego KD/G-L/.

Zgodnie z § 15 ust. 1 i 4 Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny

odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U z 2019r, poz. 1643)
planowana droga uwzględniając konieczność zastosowania rozwiązań
uspakających posiada pas ruchu szerokość 2x2,50m. Łączna szerokość
projektowanych pasów jezdnych wynosi 5,0m, jezdnia dwukierunkowa,
prędkość $V_p = 30\text{km/h}$;

b) Rozdziałem III § 22:

- ✓ Ust. 27 pkt 6 lit. a miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego między ulicami Gdańską i I Armii Wojska Polskiego oraz północną granicą miasta Więcborka uchwalonego Uchwała nr IX/74/2007 Rady Miejskiej w Więcborku z dnia 28 czerwca 2007r. (ogłoszenie Dz. Urz. Woj. Kujawsko – Pomorskiego Nr 113, poz. 1704 z dn. 3 października 2007r.).

Uzasadnienie:

- Część ul. Szlaku Bursztynowego (oznaczonej w planie zagospodarowania przestrzennego symbolem 4KD (G-Z)), ul. Krajeńskiej (oznaczonej w planie zagospodarowania przestrzennego symbolem 3KD (G-Z)), cz. ul. Pomorskiej (oznaczonej w miejscowym planie zagospodarowania symbolem 1 KD(G-Z) posiadają w przeważającej części szerokość ulic w liniach rozgraniczających **15,00m**. Z uwagi na wcześniejszy podział ulic w latach 80, brak możliwości ich korekty. Lecz niewielkie odchylenia w szerokościach tych dróg są dopuszczalne, nie wpływają na ich wybudowanie zgodnie ze sztuką budowlaną oraz są zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Ponadto zgodnie z zapisami planu drogi mają zaprojektowane chodniki dwustronne. W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uporządkowania zasad ruchu pojazdów, pieszych i rowerzystów oraz podniesienia komfortu korzystania z drogi w części ul. Szlaku Bursztynowego oraz części Ul. Pomorskiej zaprojektowano ciąg pieszo – rowerowy. Takie rozwiązania projektowe są zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Drogi posiadają oświetlenie uliczne, które zostało wykonane w latach wcześniejszych odrębnym opracowaniem projektowym.

- ✓ Ust. 28 pkt. 6 lit. a miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego między ulicami Gdańską i I Armii Wojska Polskiego oraz północną granicą miasta Więcborka uchwalonego Uchwała nr IX/74/2007 Rady Miejskiej

w Więcborku z dnia 28 czerwca 2007r. (ogłoszenie Dz. Urz. Woj. Kujawsko – Pomorskiego Nr 113, poz. 1704 z dn. 3 października 2007r.).

Uzasadnienie:

- Ul. Władysława Łokietka (oznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego 8KD (G-L)), posiada w przeważającej części szerokość w liniach rozgraniczających **12,00m**. Z uwagi na wcześniejszy podział ulic w latach 80, brak możliwości ich korekty. Lecz niewielkie odchylenia w szerokościach tej drogi są dopuszczalne, nie wpływają na ich wybudowanie zgodnie ze sztuką budowlaną oraz są zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Ponadto zgodnie z zapisami planu drogi mają zaprojektowane chodniki dwustronne.

Drogi posiadają oświetlenie uliczne, które zostało wykonane w latach wcześniejszych odrębnym opracowaniem projektowym.

- ✓ Ust. 29 pkt. 6 lit. a miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego między ulicami Gdańską i I Armii Wojska Polskiego oraz północną granicą miasta Więcborka uchwalonego Uchwałą nr IX/74/2007 Rady Miejskiej w Więcborku z dnia 28 czerwca 2007r. (ogłoszenie Dz. Urz. Woj. Kujawsko – Pomorskiego Nr 113, poz. 1704 z dn. 3 października 2007r.).

Uzasadnienie:

- Ul. Leszka Białego (oznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego 31KD (G-D)), Bolesława Śmiałego (oznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego 30KD (G-D)), cz. Ul. Pomorskiej (oznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego 29KD (G-D)), cz. Ul. Szlaku Bursztynowego (oznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego 33KD (G-D)), ul. Mieszka I (oznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego 15 KD (G-D)), posiadają w przeważającej części szerokość w liniach rozgraniczających **12,00m**.

Z uwagi na wcześniejszy podział ulic w latach 80, brak możliwości ich korekty. Lecz niewielkie odchylenia w szerokościach tych dróg są dopuszczalne, nie wpływają na ich wybudowanie zgodnie ze sztuką budowlaną oraz są zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Ponadto zgodnie z zapisami planu drogi mają zaprojektowane

część chodników jednostronnych. Dalsza budowa chodników w przedmiotowych ulicach zostanie zrealizowana w ramach odrębnego projektu budowlanego.

Drogi posiadają oświetlenie uliczne, które zostało wykonane w latach wcześniejszych odrębnym opracowaniem projektowym.

Ponadto projekt budowlany obejmuje wykonanie w pasie drogowym:

- opasek zieleni, tzw. tarasów wewnętrznych szer. od 0,5m do 1,0 m;
- ciągów pieszorowerowych szer. 3,00 m;
- ciągów pieszych szer. 2,00 i 1,50m;
- częściowe wzmocnienia nasypów płytami ażurowymi;
- murku oporowego wzdłuż działki nr ew. 23/8 o całkowitej długości $L = 38,00\text{m}$ i wysokości od poziomu terenu $h = 1,00\text{m}$;

W obrębie skrzyżowań przedmiotowych dróg zaprojektowano wyniesione tarcze skrzyżowań i przejścia dla pieszych. Ciąg pieszo - rowerowy przylega bezpośrednio do części jezdnej drogi natomiast ciąg pieszy w przeważającej części drogi jest oddzielony od jezdni pasem zieleni co korzystnie wpływa na kształtowanie jego profilu podłużnego, szczególnie w obrębie zjazdów (które nie są objęte pozwoleniem i będą realizowane na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy Prawo budowlane, w myśl którego pozwolenia nie wymaga zjazd m.in. z drogi gminnej), jak i polepszenia komfortu użytkowania wszystkim uczestnikom ruchu.

Projektuje się wykonanie nawierzchni całego zamierzenia inwestycyjnego z wibroprasowanej kostki betonowej.

Podsumowując niniejsze zadanie ma na celu m.in.:

- wprowadzenie lokalnego ładu w zagospodarowaniu przestrzennym,
- podniesienie standardu terenu,
- podniesienie komfortu korzystania z terenu,
- podniesienie estetyki otoczenia,
- uporządkowanie zasad ruchu pojazdów i pieszych.

Dopuszczalna masa pojazdów:

Zgodnie z art. 41 ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (Dz. U. z 2020r, poz. 470 ze zm.) na projektowanych **drogach klasy L i D** dopuszcza się **nacisk pojedynczej osi do 8 ton** natomiast **klasy Z do 10 ton**.

4.5. Zestawienie długości:

Projekt przewiduje budowę odcinków dróg w km:

- | | | |
|----------------------------|---------------------------|--------------|
| – ul. Szlaku Bursztynowego | km 0+018,81 – km 0+486,01 | L = 467,20m; |
| – ul. Pomorskiej | km 0+388,78 – km 0+542,48 | L = 153,70m; |
| – ul. L. Białego | km 0+000,00 – km 0+078,34 | L = 78,34m; |
| – ul. Wł. Łokietka | km 0+479,68 – km 0+502,62 | L = 22,94m; |
| – ul. Mieszka I | km 0+000,00 – km 0+042,57 | L = 42,57m; |
| – ul. Krajeńskiej | km 0+000,00 – km 0+015,47 | L = 15,47m; |
| – ul. B. Śmiałego | km 0+000,00 – km 0+044,00 | L = 44,00m; |

co daje łącznie długość 824,22m

5. Strefa ochronny konserwatorskiej

Obszar na którym projektowane jest przedmiotowe zadanie nie wchodzi w obręb żadnej trefy ochrony konserwatorskiej. Jeżeli w trakcie prac ziemnych odkryty zostanie przedmiot posiadający cechy zabytku, należy wstrzymać roboty ziemne, a przedmiot i miejsce znalezienia zabezpieczyć i niezwłocznie powiadomić o tym fakcie właściwego Konserwatora Zabytków lub Burmistrza Więcborka (zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami – Dz. U. z 2020r., poz. 282).

6. Wpływ inwestycji na środowisko z charakterystyką ekologiczną

Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy z dn. 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2020r, poz. 283) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagane jest dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Katalog tych przedsięwzięć określa rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 10 września 2019 r.w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019r., poz. 1839).

Mając powyższe na uwadze projektowana inwestycja (przedsięwzięcie) nie jest wymienione w przytoczonym powyżej rozporządzeniu.

W dniu 04.08.2020 znak sprawy SR.6220.2.21.2020 Burmistrz wydał postanowienie o odmowie wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie, spowoduje poprawę warunków komunikacyjnych w odniesieniu do stanu istniejącego. Zwiększy się bezpieczeństwo ruchu pieszych i rowerzystów.

Oddziaływanie planowanej budowy nie pogorszy standardu stanu istniejącego. Roboty będą realizowane z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ludzi. Inwestycja będzie prowadzona poprzez ograniczenie prac ziemnych do koniecznych działań, a czasowe zajęcie terenów i ewentualne uciążliwości ograniczane będą do minimum. W trakcie realizacji robót może mieć miejsce chwilowe zwiększenie poziomu hałasu spowodowane pracą maszyn, jak i zanieczyszczenie pyłem i spalinami, nie wpłynie to w istotny sposób na środowisko – zgodnie z obwieszczeniem Ministra Środowiska z dn. 15.10.2013r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U z 2014r., poz. 112).

Podczas robót budowlanych brak zanieczyszczeń gazowych i zapachowych. Ponadto planowana inwestycja nie wprowadza do powietrza, wody, ziemi wibracji, promieniowania, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń w rozumieniu przepisów ustawy z dn. 27.04. 2001r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 z późn. zm.).

Inwestycja nie przewiduje wycinki drzew. Odpady powstające podczas prowadzenia prac budowlanych będą odpowiednio magazynowane, a następnie sukcesywnie wywożone przez firmy lub odbiorców indywidualnych.

7. Wpływ eksploatacji górniczej

Projektowane odcinki dróg są poza strefą eksploatacji górniczej.

8. Informacja o obszarach chronionych

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko jak też nie dostarczy zagrożenia dla życia, zdrowia i higieny w otoczeniu środowiska.

Ponadto inwestycja nie jest bezpośrednio związana z ochroną obszaru Natura 2000, gdyż nie jest lokalizowane na tym obszarze oraz nie będzie wywierało nań żadnego wpływu.

Miasto Więcbork, zgodnie z uchwałą nr X/229/15 sejmiku Województwa Kujawsko - Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015r. (Dz. Urz. Woj. Kuj. Pom. z 2015r.poz. 2550) jest wyłączane z obszaru Krajeńskiego Parku Krajobrazowego, co nie zwalnia z obowiązku inwestora do działań zgodnych z przepisami szczególnymi. Rozwiązania tech. projektowanych odcinków dróg są zgodne z w/w uchwałą.

9. Zabezpieczenie ppoż.

Zabezpieczenie ppoż. nie dotyczy dróg.

10. Wycinka drzew

Projekt nie przewiduje wycinki drzew.

11. Obszar oddziaływania (zgodnie z art.3 pkt. 20 Ustawy Prawo Budowlane)

Zgodnie z art. 3 pkt. 20 Ustawy z dn. 7.07.1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U z 2019 r. poz. 1186 ze zm.) przez obszar oddziaływania obiektu należy rozumieć teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu, w tym zabudowy, tego terenu.

Inwestycja wykonywana będzie na działkach: 513, 514/32, 505, 32, 385, 23/15, 512, 22/27, 22/1, 23/13, 380, 23/2, 382, 383, 514/12, obręb 0001 Więcbork, jednostka ew. 041304_4, Więcbork – M.

Obszar oddziaływania projektowanych odcinków dróg ograniczać się będzie do projektowanych pasów drogowych.

Do przepisów odrębnych w rozumieniu art. 3 pkt 20 Prawa budowlanego należy zaliczyć przepisy rozporządzeń wykonawczych, a zatem przepisy m. in. :

- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12.04.2002 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie par. 13.1, par. 60 oraz 40 (Dz. U z 2019r. , poz.1065),

- Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 7.06.2010r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów. (Dz. U. z 2010r. Nr 109, poz. 719 ze zm.),

jak i również przepisy dot. m. in. ustaw:

- Ustawa z dnia 21.03.1985r. o drogach publicznych (Dz. U z 2018r., poz. 2068 ze zm.),


- Ustawa z dnia 27 marca 2003r o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2020, poz. 293).

Realizacja inwestycji nie ogranicza w żadnym stopniu zagospodarowaniu terenów przyległych. Projektowane odcinki dróg w w/w terenach poprawią atrakcyjność terenu. Tereny sąsiednie zainwestowane nie zmieniają warunków użytkowania. Po realizacji planowanej inwestycji na sąsiednich działkach, będzie nadal obowiązywał miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu.

Zastosowane rozwiązania techniczne nie wymagają ustanawiania żadnych stref ochronnych.

Masy ziemne będą czasowo magazynowane wyłącznie na terenie działek objętych inwestycją, a następnie wywożone poza teren budowy na wyznaczone miejsce przez Inwestora.

Opracował


mgr inż. Dariusz Kędziora

Opis techniczny

DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANEGO ZADANIA POD NAZWĄ:

„Budowa dróg gminnych – część ulic: Szlaku Bursztynowego, Pomorskiej,
L. Białego, Wł. Lokietka, B. Śmiałego, Mieszka I i Krajeńskiej w Więcborku”

1. Stan istniejący

Zakres robót drogowych obejmuje budowę odcinków dróg w oparciu o miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu położonego między ulicami Gdańską i I Armii Wojska polskiego oraz północną granicą miasta Więcbork uchwała nr IX/74/2007 RM w Więcborku z dn. 28 czerwca 2007 r (Dz. Urz. Woj. Kuj. Pom. Nr 113, poz. 1704 z dn. 3 października 2007r.).

Zgodnie z wypisami z rejestru gruntów działki objęte opracowaniem są zakwalifikowane jako dr - drogi.

Obecnie analizowane drogi mają nawierzchnię gruntową, częściowo ulepszoną tłuczniami. Drogi posiadają oświetlenie drogowe, instalację wod.- kan., oraz wystarczająco rozbudowaną infrastrukturę teletechniczną (tj. sieć orange i światłowód).

Droga nie posiada natomiast sieci kanalizacji deszczowej (odrębne opracowanie).

Odcinki tych dróg do tej pory nie były dostatecznie remontowane, a ich pas drogowy nie jest właściwie zagospodarowany.

W linii projektowanej drogi będą liczne ciągi uzbrojenia podziemnego (sieć wod. – kan, sieci energetyczne, oświetleniowe i telekomunikacyjne) ułożone na różnych głębokościach.

W pobliskim sąsiedztwie terenu opracowania posadowiona jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, która znajduje się w dobrym stanie technicznym i nie wykazują usterek wynikających z przesłanek geologicznych.

2. Roboty ziemne, roboty rozbiórkowe

Po zakończeniu robót przygotowawczych przeprowadzić należy roboty rozbiórkowe (ściągnąć istniejącą nawierzchnię z tłucznia kamiennego i częściową kostkę betonową a następnie przeprowadzić roboty ziemne związane z załadunkiem i wywiezieniem nadmiaru gruntu w celu przygotowania podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni drogi. Nadmiar gruntu z wykopów przetransportować należy poza teren budowy.

Po wykonaniu robót ziemnych należy wyprofilować i zagęścić podłoże rodzime pod warstwy konstrukcyjne dróg.

3. Opis do projektu

3.1. Projektowane zagospodarowanie

W skład projektowanego układu drogowego wchodzi drogi wewnętrzne będące własnością Gminy Więcbork.

2. Rozwiązania projektowe są zgodne z:

- c) Rozdziałem I § 5 ust. 1 pkt 12 lit. a, b, c miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego między ulicami Gdańską i I Armii Wojska Polskiego oraz północną granicą miasta Więcborka uchwalonego Uchwała nr IX/74/2007 Rady Miejskiej w Więcborku z dnia 28 czerwca 2007r. (ogłoszenie Dz. Urz. Woj. Kujawsko – Pomorskiego Nr 113, poz. 1704 z dn. 3 października 2007r.).

Uzasadnienie:

- Parametry geometryczne projektowanych dróg, tj. część ul. Szlaku Bursztynowego (od ul. WP do ul. Pomorskiej), ul. Krajeńskiej oraz część ul. Pomorskiej (od ul. Gdańskiej do ul. Szlaku Bursztynowego) zostały przyjęte zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego jak dla dróg **klasy Z (zbiorczej)**. Oznakowanie w planie zagospodarowania przestrzennego KD/G-Z/.

Zgodnie z § 15 ust. 1 i 4 Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U z 2019r, poz. 1643) planowane drogi uwzględniając konieczność zastosowania rozwiązań uspakajających posiada **szerokość pasów ruchu 2x2,75m. Łączna szerokość projektowanych pasów jezdnych wynosi 5,5m, jezdnie dwukierunkowe, prędkość projektowana $V_p = 30$ km/h;**

- Parametry geometryczne projektowanych dróg, tj. ul. Leszka Białego, ul. Bolesława Śmiałego, oraz część ul. Pomorskiej (od ul. Szlaku Bursztynowego do ul. Henryka Pobożnego) zostały przyjęte zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego jak dla dróg klasa **D (dojazdowej)**. Oznakowanie w planie zagospodarowania przestrzennego KD/G-D/).

Zgodnie z § 15 ust. 1 Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U z 2019r, poz. 1643) planowane drogi posiadają **szerokość pasów ruchu 2x2,50m. Łączna**

szerokość projektowanych pasów jezdnych wynosi 5,0m, jezdnie dwukierunkowe, prędkość $V_p = 30\text{km/h}$;

- Parametry geometryczne projektowanej drogi, tj. część ul. Szlaku Bursztynowego (od ul. Pomorskiej do końca ulicy) zostały przyjęte zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego jak dla dróg klasy **D (dojazdowej)**. Oznakowanie w planie zagospodarowania przestrzennego KD/G-D/).

Zgodnie z § 15 ust. 1 Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U z 2019r, poz. 1643) planowana droga winna posiadać szerokość pasów ruchu min. $2 \times 2,50\text{m}$. W celu zwiększenia bezpieczeństwa szerokość pasów ruchu zwiększono do $2 \times 2,75\text{m}$. Łączna szerokość projektowanych pasów jezdnych wynosi $5,50\text{m}$, jezdnie dwukierunkowe, prędkość $V_p = 30\text{km/h}$;

- Parametry geometryczne projektowanej drogi, tj ul. Mieszka I zostały przyjęte zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego jak dla dróg klasy **D (dojazdowej)**. Oznakowanie w planie zagospodarowania przestrzennego KD/G-D/. Zgodnie z § 15 ust. 1 Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U z 2019r, poz. 1643) planowana droga winna posiadać szerokość pasów ruchu min. $2 \times 2,50\text{m}$. W celu zwiększenia bezpieczeństwa, oraz z uwagi na ukształtowanie terenu na odcinku od ul. Pomorskiej do ul. Bolesława Krzywoustego zaprojektowano jeden pas jezdny o szerokości $3,50\text{m}$, jezdnia jednokierunkowa, prędkość $V_p = 30\text{km/h}$;

- Parametry geometryczne projektowanej drogi, tj. ul. Władysława Łokietka zostały przyjęte zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego jak dla dróg klasy **L (lokalnej)**. Oznakowanie w planie zagospodarowania przestrzennego KD/G-L/.

Zgodnie z § 15 ust. 1 i 4 Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U z 2019r, poz. 1643) planowana droga uwzględniając konieczność zastosowania rozwiązań uspakajających posiada pas ruchu szerokość $2 \times 2,50\text{m}$. Łączna szerokość

projektowanych pasów jezdnych wynosi 5,0m, jezdnia dwukierunkowa,
prędkość $V_p = 30\text{km/h}$;

d) Rozdziałem III § 22:

- ✓ Ust. 27 pkt 6 lit. a miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego między ulicami Gdańską i I Armii Wojska Polskiego oraz północną granicą miasta Więcborka uchwalonego Uchwałą nr IX/74/2007 Rady Miejskiej w Więcborku z dnia 28 czerwca 2007r. (ogłoszenie Dz. Urz. Woj. Kujawsko – Pomorskiego Nr 113, poz. 1704 z dn. 3 października 2007r.).

Uzasadnienie:

- Część ul. Szlaku Bursztynowego (oznaczonej w planie zagospodarowania przestrzennego symbolem 4KD (G-Z)), ul. Krajeńskiej (oznaczonej w planie zagospodarowania przestrzennego symbolem 3KD (G-Z)), cz. ul. Pomorskiej (oznaczonej w miejscowym planie zagospodarowania symbolem 1 KD(G-Z) posiadają w przeważającej części szerokość ulic w liniach rozgraniczających **15,00m**. Z uwagi na wcześniejszy podział ulic w latach 80, brak możliwości ich korekty. Lecz niewielkie odchylenia w szerokościach tych dróg są dopuszczalne, nie wpływają na ich wybudowanie zgodnie ze sztuką budowlaną oraz są zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Ponadto zgodnie z zapisami planu drogi mają zaprojektowane chodniki dwustronne. W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uporządkowania zasad ruchu pojazdów, pieszych i rowerzystów oraz podniesienia komfortu korzystania z drogi w części ul. Szlaku Bursztynowego oraz części Ul. Pomorskiej zaprojektowano ciąg pieszo – rowerowy. Takie rozwiązania projektowe są zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Drogi posiadają oświetlenie uliczne, które zostało wykonane w latach wcześniejszych odrębnym opracowaniem projektowym.

- ✓ Ust. 28 pkt. 6 lit. a miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego między ulicami Gdańską i I Armii Wojska Polskiego oraz północną granicą miasta Więcborka uchwalonego Uchwałą nr IX/74/2007 Rady Miejskiej w Więcborku z dnia 28 czerwca 2007r. (ogłoszenie Dz. Urz. Woj. Kujawsko – Pomorskiego Nr 113, poz. 1704 z dn. 3 października 2007r.).

Uzasadnienie:

- Ul. Władysława Łokietka (oznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego 8KD (G-L)), posiada w przeważającej części szerokość w liniach rozgraniczających **12,00m**. Z uwagi na wcześniejszy podział ulic w latach 80, brak możliwości ich korekty. Lecz niewielkie odchylenia w szerokościach tej drogi są dopuszczalne, nie wpływają na ich wybudowanie zgodnie ze sztuką budowlaną oraz są zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Ponadto zgodnie z zapisami planu drogi mają zaprojektowane chodniki dwustronne.

Drogi posiadają oświetlenie uliczne, które zostało wykonane w latach wcześniejszych odrębnym opracowaniem projektowym.

- ✓ Ust. 29 pkt. 6 lit. a miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego między ulicami Gdańską i I Armii Wojska Polskiego oraz północną granicą miasta Więcborka uchwalonego Uchwałą nr IX/74/2007 Rady Miejskiej w Więcborku z dnia 28 czerwca 2007r. (ogłoszenie Dz. Urz. Woj. Kujawsko – Pomorskiego Nr 113, poz. 1704 z dn. 3 października 2007r.).

Uzasadnienie:

- Ul. Leszka Białego (oznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego 31KD (G-D)), Bolesława Śmiałego (oznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego 30KD (G-D)), cz. Ul. Pomorskiej (oznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego 29KD (G-D)), cz. Ul. Szlaku Bursztynowego (oznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego 33KD (G-D)), ul. Mieszka I (oznaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego 15 KD (G-D)), posiadają w przeważającej części szerokość w liniach rozgraniczających **12,00m**.

Z uwagi na wcześniejszy podział ulic w latach 80, brak możliwości ich korekty. Lecz niewielkie odchylenia w szerokościach tych dróg są dopuszczalne, nie wpływają na ich wybudowanie zgodnie ze sztuką budowlaną oraz są zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Ponadto zgodnie z zapisami planu drogi mają zaprojektowane część chodników jednostronnych. Dalsza budowa chodników w przedmiotowych ulicach zostanie zrealizowana w ramach odrębnego projektu budowlanego.

Drogi posiadają oświetlenie uliczne, które zostało wykonane w latach wcześniejszych odrębnym opracowaniem projektowym.

Ponadto projekt budowlany obejmuje wykonanie w pasie drogowym:

- opasek zieleni, tzw. tarasów wewnętrznych szer. od 0,5m do 1,0 m;
- ciągów pieszorowerowych szer. 3,00 m;
- ciągów pieszych szer. 2,00 i 1,50m;
- częściowe wzmocnienia nasypów płytami ażurowymi;
- murku oporowego wzdłuż działki nr ew. 23/8 o całkowitej długości $L = 38,00\text{m}$ i wysokości od poziomu terenu $h = 1,00\text{m}$;

W obrębie skrzyżowań przedmiotowych dróg zaprojektowano wyniesione tarcze skrzyżowań i przejścia dla pieszych. Ciąg pieszo - rowerowy przylega bezpośrednio do części jezdnej drogi natomiast ciąg pieszy w przeważającej części drogi jest oddzielony od jezdni pasem zieleni co korzystnie wpływa na kształtowanie jego profilu podłużnego, szczególnie w obrębie zjazdów (które nie są objęte pozwoleniem i będą realizowane na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy Prawo budowlane, w myśl którego pozwolenia nie wymaga zjazd m.in. z drogi gminnej), jak i polepszenia komfortu użytkowania wszystkim uczestnikom ruchu.

Projektuje się wykonanie nawierzchni całego zamierzenia inwestycyjnego z wibroprasowanej kostki betonowej.

Podsumowując niniejsze zadanie ma na celu m.in.:

- wprowadzenie lokalnego ładu w zagospodarowaniu przestrzennym,
- podniesienie standardu terenu,
- podniesienie komfortu korzystania z terenu,
- podniesienie estetyki otoczenia,
- uporządkowanie zasad ruchu pojazdów i pieszych.

Dopuszczalna masa pojazdów:

Zgodnie z art. 41 ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (Dz. U. z 2020r, poz. 470 ze zm.) na projektowanych **drogach klasy L i D** dopuszcza się **nacisk pojedynczej osi do 8 ton** natomiast **klasy Z do 10 ton**.

Projekt przewiduje budowę odcinków dróg w km:

- | | | |
|----------------------------|---------------------------|------------------------|
| – ul. Szlaku Bursztynowego | km 0+018,81 – km 0+486,01 | $L = 467,20\text{m}$; |
| – ul. Pomorskiej | km 0+388,78 – km 0+542,48 | $L = 153,70\text{m}$; |
| – ul. L. Białego | km 0+000,00 – km 0+078,34 | $L = 78,34\text{m}$; |
| – ul. Wł. Łokietka | km 0+479,68 – km 0+502,62 | $L = 22,94\text{m}$; |
| – ul. Mieszka I | km 0+000,00 – km 0+042,57 | $L = 42,57\text{m}$; |

- ul. Krajeńskiej km 0+000,00 – km 0+015,47 L = 15,47m;
 - ul. B. Śmiałego km 0+000,00 – km 0+044,00 L = 44,00m;
- co daje łącznie długość 824,22m

Drogi będą funkcjonować jako wydzielone części jezdne z wyniesionymi tarczami skrzyżowań, ciągi pieszo – rowerowe i ciągi piesze. Ciągi pieszo - rowerowe przyległe bezpośrednio do części jezdnej drogi natomiast ciągi piesze w przeważającej części drogi są oddzielone od jezdni pasem zieleni co korzystnie wpływa na kształtowanie jego profilu podłużnego, szczególnie w obrębie zjazdów (które nie są objęte pozwoleniem i będą realizowane na podstawie art. 30 ustawy Prawo budowlane), jak i polepszenia komfortu użytkowania wszystkim uczestnikom ruchu.

Projektuje się wykonanie nawierzchni całego zamierzenia inwestycyjnego z wibroprasowanej kostki betonowej na podbudowie i warstwie odsączającej.

3.2. Geometria drogi

Zgodnie z § 1 ust. 1. pkt 1, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem określa szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, a zwłaszcza działania w zakresie sporządzania, opiniowania, zatwierdzania projektów organizacji ruchu i wprowadzania organizacji ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Mając powyższe na uwadze zgodnie z zapisem § 3 ust. 1. pkt 6 w/w rozporządzenia dotyczy opiniowania geometrii drogi w projektach budowlanych mających zasadność do dróg publicznych.

UWAGA: Z uwagi na budowę dróg wewnętrznych gminnych projekt nie posiada opinii geometrii dróg organu zarządzającego ruchem

3.2.1 Profil podłużny

Rozwiązania wysokościowe zostały dostosowane do istniejącego terenu i wybudowanych budynków mieszkalnych jednorodzinnych.

3.2.2 Przekrój poprzeczny

Na całej długości drogi projektuje się przekrój uliczny z obustronnie wystającymi krawężnikami.

Szerokość jezdni wynosić będzie (układ dwukierunkowy) 5,50m i 5,0m, natomiast układ jednokierunkowy 3,50m . Ulica będzie miała spadek poprzeczny głównie jedno i dwuspadowy 2% , nawiązujący do istniejącego ukształtowania terenu.

3.3. Konstrukcja nawierzchni

3.3.1 Wyznaczenie konstrukcji nawierzchni i ulepszonego podłoża

3.3.1.1 Warunki brzegowe:

- konstrukcję nawierzchni zgodnie z §152 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zaprojektowano według katalogu konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych,
- klasa techniczna ulic: *Z D, L* → *dane pozyskane od zarządcy drogi*,
- kategoria ruchu: *KR-I* → *dane pozyskane od zarządcy drogi*,
- obramowanie nawierzchni: *obustronne krawężnikiem*,
- odwodnienie: *system odwodnienia wgłębnego*,
- ustabilizowany poziom zwierciadła wody gruntowej: *do głębokości 4,0 m nie stwierdzono wody gruntowej*,
- grunty w podłożu bezpośrednio pod konstrukcją projektowanej ulicy: *piasek gliniasty w stanie półzwałym*,
- okres eksploatacji: *20 lat*,
- dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu: *100 kN*.

3.3.1.2 Określenie warunków wodnych i grupy nośności podłoża

Na podstawie badań geotechnicznych określono rodzaj gruntu podłoża nawierzchni i położenie zwierciadła wody gruntowej. Założono wstępną grubość nawierzchni 46 cm co jest niezbędne dla ustalenia odległości zwierciadła wody gruntowej od spodu konstrukcji nawierzchni, a tym samym warunków wodnych.

3.3.1.3 Określenie warunków wodnych:

- a) założona wstępna grubość nawierzchni max. 46 cm,
- b) niweleta drogi przebiega po terenie,
- c) odległość zwierciadła wody gruntowej od spodu konstrukcji nawierzchni:

$$H_{zwg} \geq 2m$$

- d) pobocza nie występują, nawierzchnia obramowana, szczelna z dobrym odwodnieniem

Według punktów 7.6-7.9 i tablicy 7.1 KTKNPiP: **warunki gruntowe dobre.**

3.3.2. Wyznaczenie grupy nośności podłoża gruntowego

- a) ocena według wskaźnika nośności CBR. Wskaźnik nośności CBR dla piasku gliniastego na podstawie dostępnych danych z literatury: CBR=9%. Na podstawie tablicy 7.3 katalogu grupa nośności podłoża gruntowego – **G2**,

b) ocena według wysadzinowości i warunków wodnych. Piasek gliniasty zgodnie z tabelą 7.2
– grunt bardzo wysadzinowy. Grunt bardzo wysadzinowy, warunki wodne dobre → według tabeli 7.4 – grupa nośności podłoża gruntowego – **G4**,

c) przyjęta grupa nośności podłoża gruntowego – **G4**.

3.3.3. Przyjęcie dolnych warstw konstrukcji nawierzchni.

Przyjęto warstwę ulepszanego gr. 15 cm z gruntu stabilizowanego cementem CBGM klasy $C_{5/6}$.

3.3.4. Przyjęcie górnych warstw konstrukcji nawierzchni.

Dla kategorii ruchu KR-1 ze względu na zastosowanie warstwy ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem, przyjęto następujący układ warstw:

- a) warstwa ścieralna: *wibroprasowana, betonowa kostka brukowa gr. 8 cm,*
- b) *w-wa podsypki cem-piask. gr. 3 cm,*
- c) *podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej $C_{90/3}$ gr. 20 cm.*

Całkowita grubość warstw nawierzchni wynosi **46 cm**.

Zaprojektowano na całej długości dróg jednakową konstrukcję nawierzchni jezdni.

Przyjęte grubości warstw nawierzchni:

- Nawierzchnia ulicy

– Kostka betonowa szara	8 cm
– Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3 cm
– Podbudowa z kruszyw niezwiązanych stabilizowanych mechanicznie (0/31,5 mm $C_{90/3}$)	20 cm
– W-wa gruntocementu $C_{5/6}$	15 cm
razem grubość	46 cm

- Nawierzchnia na zjazdach

– Kostka betonowa kolor grafit/czerwona	8 cm
– Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3 cm
– Podbudowa z kruszyw niezwiązanych stabilizowanych mechanicznie 0/31,5 mm $C_{90/3}$)	15 cm
– W-wa gruntocementu $C_{5/6}$	15 cm
razem grubość	41 cm

• Nawierzchnia na ciągu pieszo -rowerowym		
– Kostka betonowa bezfazowa kolor czerwony		8 cm
– Podsypka cementowo-piaskowa 1:4		5 cm
– Podbudowa z kruszyw niezwiązanych stabilizowanych mechanicznie 0/31,5 mm C _{90/3})		10 cm
– W-wa gruntocementu C _{5/6}		15 cm
razem grubość		38 cm

• Nawierzchnia na ciągu pieszym		
– Kostka betonowa kolor szary		6 cm
– Podsypka cementowo-piaskowa 1:4		5 cm
– Podbudowa z kruszyw niezwiązanych stabilizowanych mechanicznie 0/31,5 mm C _{90/3})		10 cm
– W-wa piasku (odsączająca)		15 cm
razem grubość		36 cm

• Strefy wyniesione (tarczeskrzyżowań)		
– Kostka betonowa kolor grafit/ czerwień		8 cm
– Podsypka cementowo-piaskowa 1:4		3 cm
– Podbudowa z kruszyw niezwiązanych stabilizowanych mechanicznie (0/31,5 mm C _{90/3})/beton C12/15		20 cm/20 cm
– W-wa gruntocementu C _{5/6}		15 cm
razem grubość		46 cm

Krawężniki wystające i najazdowe (30x15 oraz 22x15) oraz obrzeża betonowe (25x8) należy ustawić na ławie betonowej z oporem C12/15.

Część skarp obłożone płytami ażurowymi o wymiarach 60x40x8.

Ponadto w pasie drogowym wzdłuż działki oznaczonej nr 23/8 zostanie wykonany murek oporowy o długości 38,00m i wysokości 1,00, z pustaków otworowych wzmocnionych zbrojeniem z prętów ϕ 14 i wypełnieniem z betonu C16/20.

4. Odwodnienie nawierzchni

Nawierzchnię ulicy projektuje się odwodnić poprzez nadanie jej spadków poprzecznych i podłużnych w kierunku nowoprojektowanych wpustów kanalizacji deszczowej i dalej do istniejącej kanalizacji deszczowej. Projekt kanalizacji deszczowej stanowi odrębne opracowanie, które będzie realizowane na podstawie dokonanego zgłoszenia budowy nie wymagających pozwolenia na budowę do Starosty Sępoleńskiego.

5. Organizacja ruchu drogowego

Po przeprowadzeniu budowy przedmiotowych ulic należy wprowadzić w życie nową organizację ruchu drogowego (należy ustawić oznakowanie pionowe i wykonać oznakowanie poziome) informujące o obowiązujących przepisach. Projekt organizacji ruchu stanowi załącznik dokumentacji technicznej.


6. Kanał technologiczny

Zgodnie z art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (j. t. Dz. U. z 2020r., poz. 470 ze zm.) zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie:

- 1) budowy dróg publicznych;
- 2) przebudowy dróg publicznych, chyba że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny.

Mając powyższe na uwadze należy nadmienić, że projekt obejmuje budowę odcinków dróg wewnętrznych. Przedmiotowe drogi nie są drogami publicznymi (patrz wyżej pkt 2) i nie wymagają lokalizacji kanału technologicznego.

Opracował


mgr inż. Dariusz Kędziora