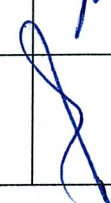


BRD Mariusz Jabłoński,
ul. Sosnowa 11, 87-800 WŁOCŁAWEK
tel. 501528054, NIP: 888-101-36-49

INWESTYCJA	„Rozbudowa drogi powiatowej nr 2910C Nowa Wieś - Smólsk - Kruszyn od km 0+005 do km 1+004 i od km 1+342 do km 2+518”.		
CZĘŚĆ PROJEKTU	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU PROJEKT BUDOWLANY		
BRANŻA	Drogowa CPV 45233000-9 STAROSTA WŁOCŁAWSKI ZATWIERDZAM projekt budowlany z warunkami podanymi w decyzji z dnia <u>10.02.2016</u> Nr <u>3/2016</u>		
OBIEKT	Droga powiatowa nr 2910C Działki ewidencyjne nr: 111, 13/3, 13/1, 373, 375/1 (375), 47/4 (47/3), 370/1 (370) obręb Nowa Wieś; nr: 96, 308/5 (308/2), 308/3 (308/1), 307/4 (307/3), 306/4 (306/2) obręb Smólsk Działki ewidencyjne przeznaczone do ograniczonego korzystania z nieruchomości: 67/2, 47/5 (47/3), 60, 14 obręb Nowa Wieś; 104 obręb Smólsk		
INWESTOR	Powiat Włocławski Powiatowy Zarząd Dróg we Włocławku z/s Jarantowice 87-850 Chocień		
PROJEKTANCI	Imię i nazwisko	Nr uprawnień projektowych	Podpis
Projektant Branży drogowej	Mariusz Jabłoński	UA-V-7342-5/22-98 Wk	
Projektant sprawdzający branży drogowej	Sergiusz Makowski	KUP/0134/PWOD/12	

Włocławek 2015-11-06

Oświadczenie

Stwierdzam, że projekt budowlano-wykonawczy „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2910C Nowa Wieś - Smólsk - Kruszyn od km 0+005 do km 1+004 i od km 1+342 do km 2+518" jest zgodny z umową, obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, normami i wytycznymi. Został wykonany w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant:

inż. Mariusz Jabłoński

uprawnienia budowlane do projektowania
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej
bez ograniczeń



inż. Mariusz Jabłoński
uprawnienia budowlane do projektowania
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej
bez ograniczeń
nr ewid.: UA-V-7342-5/22/98 Wk

NR: UA-V -7342-5/22-98 Wk
KUP/BD/0755/01

Sprawdzający:

mgr inż. Sergiusz Makowski

uprawnienia budowlane
do projektowania
w specjalności drogowej

mgr inż. Sergiusz Makowski
uprawnienia budowlane nr KUP/0134/PWOD/12
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń w specjalności drogowej



NR: KUP/0134/PWOD/12

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

Oświadczenie	2
1 Inwestor	4
2 Inwestycja i temat opracowania	4
3 Faza opracowania	4
4 Podstawa opracowania	4
5 Lokalizacja	6
6 Ogólna charakterystyka układu komunikacyjnego	6
7 Założenia projektowe	7
7.1 Branża drogowa	7
8 Zestawienie powierzchni	11
9 Oddziaływanie na środowisko	11
10 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	12
11 Informacja BIOZ	12
12 Uwagi końcowe	12
 RYSUNKI	
Lokalizacja inwestycji rys. nr 1	14
Projekt zagospodarowania terenu - I etap - rys. nr 2.1	15
Projekt zagospodarowania terenu - II etap - rys. nr 2.2	16
Przekrój normalny A-A, B-B, C-C, D-D - rys. nr 3.1, 3.2, 3.3.3.4	17-20
Konstrukcja zjazdu - rys. nr 4.1	21
Konstrukcja zjazdu - rys. nr 4.2	22

ZAŁĄCZNIKI

Uprawnienia budowlane do projektowania	24-25
Zaświadczenie o przynależności do PIIB	26-27

1. Inwestor

Powiat Włocławski - Powiatowy Zarząd Dróg we Włocławku z/s w Jarantowicach, 87-850 Chocień.

2. Inwestycja i temat opracowania

Przedmiotem projektu budowlano-wykonawczego jest „**Rozbudowa drogi powiatowej nr 2910C Nowa Wieś - Smólsk – Kruszyn od km 0+005 do km 1+004 i od km 1+342 do km 2+518**”.

Etap I - od km 0+005 do km 1+004.

Etap II - od km 1+342 do km 2+518.

3. Faza opracowania.

Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

4. Podstawa opracowania

- Umowa Nr TZ.512.33.2015 zawarta w dniu 21.09.2015 r. z Powiatem Włocławskim-Powiatowym Zarządem Dróg we Włocławku z/s w Jarantowicach, 87-850 Chocień.
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 przeznaczona do celów projektowych.
- Wizja lokalna terenu objętego opracowaniem.
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych (Dz.U. z 2013 r. poz. 907 ze zm.),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t. j. Dz. U. z 2015 r., poz. 460 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2012 r., poz. 462 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. 2013 poz. 1129),

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 z 2000r., poz. 735),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2003r., Nr 220, poz. 2181 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002, nr 170, poz. 1393 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru na tym zarządzaniem (Dz. U. 2003, nr 177, poz. 1729 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. 2005 nr 67 poz. 582),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno – użytkowym (Dz. U. 2004, nr 130 poz. 1389),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. 2003 nr 120 poz. 1126).
- Wypisy z rejestru gruntów

5. Lokalizacja

Zakres planowanej inwestycji obejmuje rozbudowę drogi powiatowej nr 2910C Nowa Wieś - Smólsk - Kruszyn w dwóch etapach - od km 0+005 do km 1+004 i od km 1+342 do km 2+518.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje:

- rozbudowę istniejącej drogi powiatowej,
- budowę chodników,
- budowę zatok autobusowych,
- budowę zjazdów,
- przebudowę przepustów (wymianę na nowe),
- budowę barier ochronnych,
- odtworzenie rowów.

Droga powiatowa nr 2910C na projektowanym odcinku, zlokalizowana jest na następujących działkach:

nr: 111, 13/3, 13/1, 373, 375/1 (375), 47/4 (47/3), 370/1 (370) obręb Nowa Wieś; **nr: 96, 308/5 (308/2), 308/3 (308/1), 307/4 (307/3), 306/4 (306/2)** obręb Smólsk

Działki ewidencyjne przeznaczone do ograniczonego korzystania z nieruchomości: **67/2, 47/5 (47/3), 60, 14** obręb Nowa Wieś; **104** obręb Smólsk

6. Ogólna charakterystyka układu komunikacyjnego.

Droga powiatowa nr 2910C Nowa Wieś - Smólsk - Kruszyn na projektowanym odcinku przebiega przez teren niezabudowany (leśny), następnie teren zabudowany do skrzyżowania z drogą gminną nr 190514C w Smółsku. Docelowo droga powiatowa nr 2910C kończy swój przebieg na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 265 w m. Kruszyn.

Obecnie droga powiatowa nr 2910C na projektowanym odcinku posiada przekrój drogowy. Na całej długości projektowanego odcinka drogi powiatowej brak jest chodnika.

Istniejąca nawierzchnia jest znacznie skoleinowana oraz posiada duże nierówności w profilu poprzecznym. Występują spękania nawierzchni bitumicznej.

7. Założenia projektowe.

W zakresie planowanej inwestycji wyjaśnia się, że obejmuje ona rozbudowę drogi powiatowej nr 2910C Nowa Wieś - Smólsk - Kruszyn od km 0+005 do km 1+004 i od km 1+342 do km 2+518".

Planowane przedsięwzięcie obejmuje:

- rozbudowę istniejącej drogi powiatowej,
- budowę chodników,
- budowę zatok autobusowych,
- budowę zjazdów,
- przebudowę przepustów (wymiana starych na nowe bez zmian ich parametrów technicznych i rzędnych posadowienia),
- budowę barier ochronnych,
- odtworzenie rowów,
- wykonanie umocnionych poboczy

7.1. Branża drogowa.

Podstawowe parametry techniczne ulicy przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu:

- kategoria drogi: droga powiatowa
- klasa techniczna: Z
- kategoria ruchu: KR-3,
- prędkość projektowa: 50 km/h,
- jeden pas ruchu w każdym kierunku, szerokość jezdni wynosi 5,5 m,
- zjazdy na posesje zaprojektowano z kostki betonowej i z betonu asfaltowego,
- chodnik z kostki betonowej – szerokość od 1,50 m do 2,00 m.
- zatoka autobusowa z betonu cementowego szerokości 3,0 m

Nawierzchnia i przekrój normalny.

konstrukcja jezdni – przekrój A - A:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S50/70 gr. 5 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego gr. 4 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego gr. 6 cm,
- istniejąca konstrukcja nawierzchni bitumicznej.

konstrukcja jezdni – przekrój B - B:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S50/70 gr. 5 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego gr. 4 cm
- istniejąca konstrukcja nawierzchni bitumicznej,

konstrukcja jezdni – przekrój C - C:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S50/70 gr. 5 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego gr. 6 cm,
- istniejąca konstrukcja nawierzchni bitumicznej.

konstrukcja jezdni na poszerzeniu:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S50/70 gr. 5 cm,
- warstw wiążąca z betonu asfaltowego AC 22 W 35/50 gr. 6 cm,
- geosiatka szerokości 2 x 50 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22 P 35/50 gr. 7 cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- warstwa gruntu stabilizowanego cementem o $R_m = 2,5$ MPa gr. 25 cm
- profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

Projektowana niweleta.

Pochylenia podłużne drogi wynikają z pochyłeń istniejących. Włączenie się projektowanej niwelety na końcach rozbudowywanych odcinków drogi wykonano na odcinkach wcięcia.

Zjazdy.

Zostały zaprojektowane zjazdy o zmiennej szerokości. Projektuje się zjazdy publiczne o promieniach łuku 5 m oraz indywidualne o promieniach łuku 3 m. Zjazdy podwójne zostaną oddzielone od siebie rzędem kostki koloru czerwonego.

Konstrukcja zjazdu z kostki betonowej, szarej

- nawierzchnia z kostki betonowej gr. 8 cm
- podsypka cementowo – piaskowa gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego twardego gr. 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 10 cm
- profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe

konstrukcja zjazdu z betonu asfaltowego

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg PN gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego wg PN gr. 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego twardego gr. 20 cm
- warstwa odcinająca z piasku gr. 10 cm
- profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe

konstrukcja pobocza

- tłuczeń kamienny gr. 20 cm
- profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe

Chodnik.

Projektuje się chodnik szerokości od 1,50 m do 2,00 m. Chodnik o nawierzchni z kostki betonowej prostokątnej koloru czerwonego.

- nawierzchnia z kostki betonowej gr. 6 cm,
- podsypka cementowo – piaskowa gr. 3 cm,
- warstwa odsączająca z piasku gr. 10 cm,
- profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

Zaprojektowano obrzeże betonowe 8x30 cm na podsypce cementowo – piaskowej ograniczające chodnik.

Na długości przejść dla pieszych oraz zjazdów należy zaniżyć krawężnik do 2 cm.

Zatoki autobusowe

Zostały zaprojektowane dwie zatoki autobusowe (etap II) z betonu cementowego szerokości 3,0, skos zaprojektowano 1: 8 oraz 1:4; zastosowano łuki o promieniu R30,0 m o następującej konstrukcji:

- nawierzchnia z betonu cementowego C35/45 gr. 22 cm dylatowana z warstwą poślizgową z folii budowlanej z nacięciem szczelin i zalaniem masą zalewową,
- podbudowa z betonu cementowego C 16/20 gr. 20 cm z nacięciem szczelin i zalaniem masą zalewową,
- warstwa odcinająca z piasku gr. 15 cm,
- profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

Na długości zatoki autobusowej należy zastosować krawężniki systemowe peronowe oraz płytki systemowe prowadzące i płytki wskaźnikowe z wypustkami.

Krawężnik

Projektuje się obramowanie jezdni krawężnikiem betonowym o wymiarach 100x30x15 cm, na ławie betonowej z oporem.

Na połączeniu jezdni ze zjazdami zaprojektowano krawężniki betonowe 12x25 cm. Na połączeniu jezdni ze zjazdami oraz z przejściami dla pieszych krawężnik obniżyć do 2 cm.

8. Zestawienie powierzchni.

Bilans elementów powierzchni.

- powierzchnia jezdni – beton asfaltowy – ok. 12343 m²
- powierzchnia zjazdów z betonu asfaltowego – ok. 685 m²
- powierzchnia zjazdów z kostki betonowej – ok. 96 m²
- chodniki – ok. 2755 m²
- powierzchnia zatok autobusowych – ok. 210 m²
- pobocze – ok. 2892 m²

9. Oddziaływanie na środowisko.

Została wydana Decyzja stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowiska do środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia dotyczącego niniejszego zadania.

Wykonawca powinien zapewnić:

- Spełnienie wymagań dotyczących poszanowania występujących w obszarze oddziaływania obiektu uzasadnionych interesów osób trzecich, obejmujących między innymi:
 - Ochrona przed uciążliwościami powodowanymi przez hałas i wibracje,
 - Ochrona przed zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleby,
 - Zapewnienie dostępu do drogi publicznej,

- Warunki bezpieczeństwa i ochrony zdrowia osobom przebywających na budowie,
- Przyjąć rozwiązania funkcjonalne i techniczne ograniczające lub eliminujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane,
- Wykonie odpowiednich zabezpieczeń miejsc parkingowych dla sprzętu zmechanizowanego i strefy tankowania.

Przy projektowaniu wykorzystano wszystkie dostępne środki, które zmniejszą negatywny wpływ ruchu drogowego na środowisko. Poprawi się bezpieczeństwo ruchu na tym odcinku, a tym samym ograniczenie zagrożenia wypadkowego, co ma szczególne znaczenie przy przewożeniu substancji szkodliwych i niebezpiecznych dla środowiska.

Po wykonanych robotach z uwagi na poprawę płynności ruchu pojazdów, zdecydowaną poprawę stanu nawierzchni drogi, emisja poziomu hałasu jak i poziomu dźwięku winny ulegnąć obniżeniu.

10. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Projekty stałej organizacji ruchu, zostaną wykonane na etapie projektu wykonawczego i będą stanowić odrębne opracowanie.

11. Informacja bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

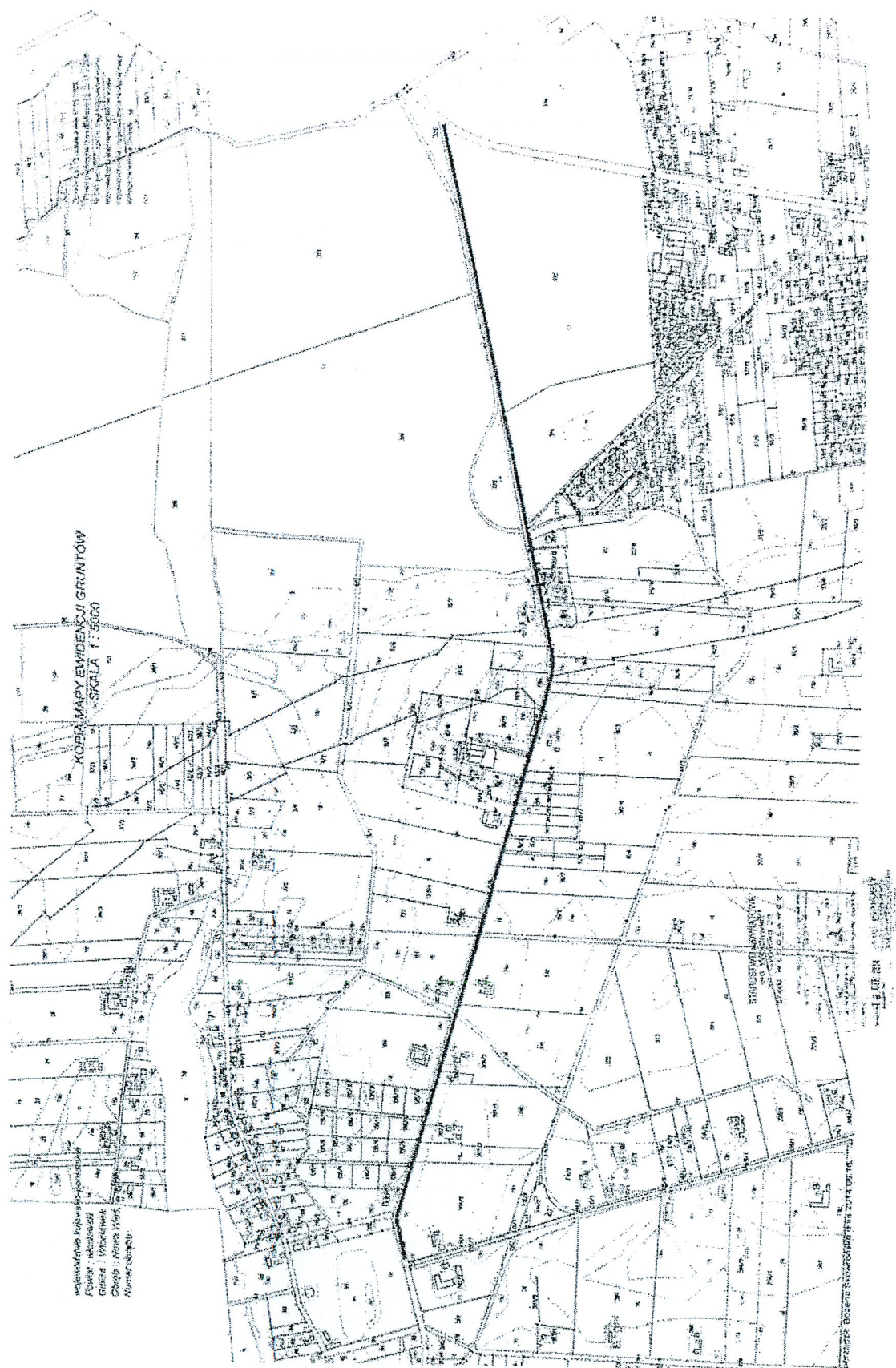
Informacja BIOZ objęta jest osobnym opracowaniem.

12. Uwagi końcowe.

Wysokościowo niweletę dowiązać do reperów państwowych i stanu istniejącego.

W miejscu zbliżeń inwestycji do granicy sąsiednich działek wykonawca musi zapewnić możliwość wykonania inwestycji (np. zabezpieczenie ogrodzeń, wjazd sprzętem na działki prywatne itp.).

RYSUNKI



PLAN ORIENTACYJNY

inż. Mariusz Jabłoński
uprawnienia budowlane do projektowania
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej
bez ograniczeń
nr ewid.: UA-V-7342-5/22/98 Wk