

**Biuro Planowania I Realizacji Inwestycji  
Przemysław Zieliński**

14-200 Iława, ul. Lipowy Dwór 40F

kom. 600 246 772

e-mail: [zielinski-przemyslaw@wp.pl](mailto:zielinski-przemyslaw@wp.pl)

|                  |  |
|------------------|--|
| <b>STADIUM</b>   | <b>DOKUMENTACJA DO<br/>ZGŁOSZENIA ROBÓT</b>  |
| <b>BRANŻA</b>    | DROGOWA CPV-45233120-6   |
| <b>OBIEKT</b>    | Przebudowa drogi powiatowej<br>Nr 1248N gr. woj. (Ciche) –<br>Nielbark – gr. woj. (Brzozie) na<br>odcinku granica województwa –<br>Tereszewo – Nielbark, II etap<br>Tereszewo - Nielbark |
| <b>ADRES</b>     | Powiat Nowomiejski<br>dr. pow. Nr 1248N  |
| <b>INWESTOR</b>  | Powiat Nowomiejski<br>ul. Rynek 1<br>13-300 Nowe Miasto Lubawskie  |
| <b>OPRACOWAŁ</b> | Przemysław Zieliński   |

Biuro Planowania i Realizacji Inwestycji Przemysław Zieliński  
14-200 IŁAWA, UL. LIPOWY DWÓR 40F  
tel. 600 246 772

## **DOKUMENTACJA DO ZGŁOSZENIA ROBÓT**

**OBIEKT:** Przebudowa drogi powiatowej Nr 1248N gr. woj. (Ciche) – Nielbark – gr. woj. (Brzozie) na odcinku granica województwa – Tereszewo – Nielbark, II etap Tereszewo - Nielbark, (na dz. nr 578/2 obręb Tereszewo, dz. nr 64/5, 67/4, 73, 85/3 obręb Kąciki, Gmina Kurzętnik, powiat nowomiejski); (dz. nr 226 obręb Czysteblota, Gmina Zbiczno, powiat brodnicki); (dz. nr 8/7, 136/2, 25/1 obręb Kąciki, dz. nr 135, 164/1, obręb Nielbark, Gmina Kurzętnik, powiat nowomiejski)

- kategoria obiektu XXV

**BRANŻA:** drogowa CPV – 45 23 31 20-6

**INWESTOR:** Powiat Nowomiejski  
ul. Rynek 1  
13 – 300 Nowe Miasto Lubawskie

**OPRACOWAŁ:** Przemysław Zieliński

.....

**DATA:** 16.06.2021 r.

# **OPIS TECHNICZNY**

## **do zgłoszenia robót**

### **1. Przedmiot inwestycji**

**Przebudowa drogi powiatowej Nr 1248N gr. woj. (Ciche) – Nielbark – gr. woj. (Brzozie) na odcinku granica województwa – Tereszewo – Nielbark, II etap Tereszewo - Nielbark, (na dz. nr 578/2 obręb Tereszewo, dz. nr 64/5, 67/4, 73, 85/3 obręb Kąciki, Gmina Kurzętnik, powiat nowomiejski); (dz. nr 226 obręb Czysteblota, Gmina Zbiczno, powiat brodnicki); (dz. nr 8/7, 136/2, 25/1 obręb Kąciki, dz. nr 135, 164/1, obręb Nielbark, Gmina Kurzętnik, powiat nowomiejski), w granicach istniejącego pasa drogowego.**

Długość projektowanego odcinka – 5715 mb.

- przebudowa jezdni,
- przebudowa zjazdów publicznych i indywidualnych,
- remont przepustów pod drogą i zjazdami,
- przebudowa i budowa chodników, ścieżki rowerowej i peronów,
- renowacja rowów drogowych,
- regulacja elementów kanalizacji deszczowej,
- uzupełnienie oznakowania pionowego i poziomego,

**Inwestor: Powiat Nowomiejski**

**ul. Rynek 1**

**13-300 Nowe Miasto Lubawskie**

Jednostka projektowa: Biuro Planowania i Realizacji Inwestycji Przemysław Zieliński

### **2. Podstawa opracowania**

- zlecenie Zarządu Powiatu Nowomiejskiego na wykonanie dokumentacji technicznej przebudowy drogi powiatowej nr 1248N,
- podkłady geodezyjne – mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000,
- pomiary uzupełniające w terenie;

### **3. Istniejący stan zagospodarowania**

#### **3.1. Elementy infrastruktury**

|                        |   |
|------------------------|---|
| Jezdnia                | - istniejąca nawierzchnia bitumiczna szerokości 5,0 m |
| Klasa techniczna drogi | - droga klasy Z;                                      |
| Obciążenia istniejące  | - 80 kN/oś;   |
| Kategoria ruchu        | - KR 1;   |
| Pobocze gruntowe       | - 0,50 m;   |
| Odwodnienie jezdni     | - rowy drogowe;                                       |
| Kanalizacja burzowa    | - szczątkowa;   |
| Kanalizacja sanitarna  | - nie stwierdzono;                                    |
| Sieć gazowa            | - nie stwierdzono;                                    |

Sieć wodociągowa - istniejąca;

Sieć telekomunikacyjna - istniejąca;

Sieć energetyczna - istniejąca;

Sieć ciepłownicza - nie stwierdzono;

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie powiatu nowomiejskiego, Gmina Kurzętnik oraz powiatu Brodnickiego, Gmina Zbiczno. Początek planowanej przebudowy odcinka drogi powiatowej przyjęto za terenem zabudowanym miejscowości Tereszewo, w km 4+600, tuż za lewostronnym zjazdem w kierunku Lipowca. Następnie droga przebiega przez tereny polne oraz leśne do miejscowości Kąciaki. Za Kąciakami trasa prowadzi przez tereny leśne powiatu brodnickiego, Gmina Zbiczno. W dalszym ciągu ponownie na terenie powiatu nowomiejskiego, Gmina Kurzętnik. Droga przebiega nad rzeką Drwęcą do miejscowości Nielbark.

Trasa drogi przebiega po istniejącym śladzie jezdni o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni wynosi 5,00 m. Nawierzchnia jezdni jest w znacznej części w złym stanie technicznym, posiada liczne nierówności poprzeczne i podłużne, lokalnie spękania i załamania krawędzi jezdni w szczególności na łukach. Wody opadowe z jezdni odprowadzane poprzez spadki podłużne i poprzeczne do rowów drogowych. Częściowo w ciągu drogi występują elementy kanalizacji deszczowej, szczególnie na odcinku w terenie zabudowanym. Pod korpusem jezdni zlokalizowane są przepusty drogowe. Droga w przeważającej części przebiega w terenie niezabudowanym i częściowo zabudowanym – miejscowości Kąciaki oraz Nielbark. Droga poza terenem zabudowanym w przeważającej części przebiega wzdłuż terenów rolniczych i leśnych.

### 3.2. Teren przyległy do pasa drogi powiatowej

- zjazdy publiczne na drogi utwardzone i gruntowe;
- zjazd indywidualne na pola i do posesji,
- skrzyżowania;

## 4. Elementy przewidziane do wykonania w trakcie realizacji

Przebudowa jezdni polegać będzie na wykonaniu normatywnych poszerzeń w ciągu jezdni dla klasy technicznej drogi „Z”. Na początku projektowanego odcinka w km 4+600 – 5+930 nastąpi wykonanie poszerzenia jezdni z 5,00 do 6,00 m. W miejscowości Kąciaki zmiana szerokości jezdni na 5,50 m jako „uspokojenie ruchu” w terenie zabudowanym w km 5+930 – 6+797. W km 6+797 – 9+097 poszerzenie do 6,00 m szerokości jezdni. W km 9+097 – 9+530 szerokość w terenie zabudowanym 5,50 m. W km 9+530 – 9+563 szerokość jezdni na moście nad Drwęcą – 6,05 m. Od km 9+563 do końca opracowania w km

10+315, szerokość jezdni 5,50 m. W km 8+941 – 10+315 planowane jest wykonanie ścieżki rowerowej jednokierunkowej przy lewej krawędzi jezdni. Krawędź ścieżki zakończona opornikiem. Wzdłuż jezdni należy wykonać pobocza o szerokości 1,00 m. Nawierzchnia poboczy, z

wyłączeniem krawędzi łuków wzmocnionych opornikiem, gruntowa. Nawierzchnia poboczy za opornikami – tłuczniowa. Zaplanowana jest przebudowa zjazdów publicznych i indywidualnych. Remont istniejących przepustów pod drogą i zjazdami z betonowych na wykonane z rur karbowanych z PCV o wytrzymałości  $SN \geq 8 \text{ kN/m}^2$ . Regulacja studni kanalizacji deszczowej. Naprawa poboczy gruntowych, oczyszczenie i odnowienie rowów przydrożnych.

#### Parametry podstawowe

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| 4.1. Jezdnia                | - proj. nawierzchnia bitumiczna szer. 5,50 m, 6,00 m, 6,05 m |
| Klasa techniczna drogi      | - droga klasy Z;   |
| Obciążenia projektowane     | - 80 kN/oś;  |
| Prędkość projektowa         | - V proj. = 40 km/h  |
| Kategoria ruchu             | - KR 1;  |
| Pobocze gruntowe/tłuczniowe | - 1,00 m   |
| Odwodnienie jezdni          | - kanalizacja deszczowa; rowy drogowe, ścieki korytkowe,     |
| Kanalizacja deszczowa       | - istniejąca do oczyszczenia i regulacji;                    |
| Sieć teletechniczna         | - istniejąca bez zmian;                                      |
| Przepusty pod drogą         | - rury PCV karbowane $\varnothing$ 800 i 600 mm              |
| Przepusty pod zjazdami      | - rury PCV karbowane $\varnothing$ 300mm                     |

Podstawowym celem przebudowy drogi powiatowej nr 1248N jest dostosowanie do wymaganych parametrów technicznych oraz stworzenie dobrych i bezpiecznych warunków przejazdu. Droga łączy granice województw kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego w okolicy Partęczyn, przez Tereszewo, Nielbark, aż do drogi krajowej nr 15. Poszerzenie jezdni, poprawa stanu istniejącej nawierzchni bitumicznej, nadanie normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych jezdni, przebudowa skrzyżowań oraz zjazdów asfaltowych na drogi powiatowe i gminne, zjazdów publicznych i indywidualnych do zabudowań i na pola, oznakowanie i organizacja ruchu na odcinku projektowanej przebudowy. Na całym odcinku przebudowy poza miejscami, gdzie droga jest ograniczona krawężnikami zaprojektowano po obu stronach jezdni pobocze o szerokości 1,00 m.

Warstwę ścieralną jezdni zaprojektowano z asfaltobetonu AC11S o uziarnieniu kruszywa 0/11 mm i grubości warstwy 4 cm.

Warstwę ścieralną jezdni w km 4+700 – 5+700 i 6+796,4 – 8+232,7 zaprojektowano jako powierzchniowe utwardzenie emulsją asfaltową i grysem kamiennym frakcji 2-5 mm.

Warstwę profilującą - wiążącą zaprojektowano z asfaltobetonu AC16W o średniej grubości warstwy 4 cm i uziarnieniu kruszywa 0/16 mm.

Wyrównanie istniejącej nawierzchni zaprojektowano asfaltobetonem AC22W o uziarnieniu kruszywa 0/22 mm – średnio 3 cm.

#### 4.2. Poszerzenie, ścieżka rowerowa

Po wyznaczeniu przebiegu poszerzenia i wykonaniu korytowania należy wykonać warstwy poszerzenia oraz ścieżki rowerowej:

- warstwa ścieralna z asfaltobetonu AC11S o uziarnieniu kruszywa 0/11 mm i grubości warstwy 4 cm,
- warstwa profilującą - wiążącą z asfaltobetonu AC16W o średniej grubości warstwy 4 cm i uziarnieniu kruszywa 0/16 mm,
- podbudowa asfaltobetonowa AC22W gr. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm, gr. 12 cm,
- podbudowa z kłsm 0-31,5 mm, gr. 18 cm,
- warstwa odsączająca żwirowa / piaskowa gr 10 cm.

#### 4.3. Perony

W km około 5+440, 5+485, 6+340, 9+840 zaprojektowano zatoki autobusowe z peronami o szerokości 1,50 m. Nawierzchnię zaprojektowano z kostki betonowej gr. 6 cm ułożonej na podsypce cementowo piaskowej gr. 3 cm. Podbudowa betonowa Rm – 6 Mpa o gr. 15 cm. Warstwa odsączająca piasek/żwir o gr. 10 cm. Spadek poprzeczny 1 % w kierunku jezdni. Spadki podłużne peronów należy dostosować do przebiegu niwelety jezdni.

#### 4.4. Zjazd, wyspa dzieląca

W ciągu chodnika występują zjazdy na drogi i do posesji. Kostkę betonową kolorową o grubości 8 cm należy ułożyć na podsypce cementowo-piaskowej o grubości 3 cm oraz podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o grubości 8 cm (frakcja 0-31,5 mm) i 17 cm (frakcja 0-63 mm). Warstwa odsączająca piasek/żwir o gr. 20 cm. Krawężniki na zjazdach najazdowe. Krawędź zjazdu przy granicy pasa drogowego zabezpieczona obrzeżem. Konstrukcja wyspy dzielącej zlokalizowanej na początku projektowanego odcinka taka sama.

#### 4.5. Zjazdy asfaltowe

Na całym odcinku projektowanej do przebudowy drogi należy przebudować istniejące zjazdy indywidualne do posesji oraz na pola. Nawierzchnię zjazdów zaprojektowano odpowiednio:

- warstwa ścieralna z asfaltobetonu AC11S o uziarnieniu kruszywa 0/11 mm i grubości 3 cm,
- warstwa wiążąca z asfaltobetonu AC16W o grubości 3 cm i uziarnieniu kruszywa 0/16 mm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm, gr. 25 cm,
- warstwa odsączająca żwirowa / piaskowa gr. 20 cm.

Zjazdy zaprojektowane zostały od krawędzi jezdni do granicy pasa drogowego. Szerokość zjazdów 5,00 m, zjazdy wyrobione łukami lub skosami.

#### 4.6. Zjazdy publiczne

Na całym odcinku projektowanej do przebudowy drogi należy przebudować istniejące zjazdy publiczne na drogi gminne oraz powiatowe. Wszystkie zjazdy należy wykonać z asfaltobetonu. Długość zjazdów od krawędzi jezdni do granicy pasa drogowego.

#### 4.7. Pobocze

- szerokość 1,00 m;
- spadek poprzeczny 6%;
- pobocze gruntowe,

#### 4.8. Odwodnienie

Odwodnienie pasa przebudowywanej drogi będzie polegało na odprowadzeniu wody opadowej z jezdni poprzez spadki podłużne i poprzeczne powierzchniowo do odnawianych rowów przydrożnych drogowych infiltrujących.

#### 4.9. Przepusty pod drogą

Przepusty Ø 1000, 800 i 600 mm pod drogą należy oczyścić z namotu, liści i gałęzi naniesionych przez płynącą wodę. Zniszczone rury betonowe wymienić na rury PCV karbowane o  $SN \geq 8 \text{ kN/m}^2$ .

#### 4.10. Przepusty pod zjazdami

Istniejące przepusty pod zjazdami przewidziano do remontu. Przepusty Ø 300 mm pod zjazdami z rur karbowanych PCV. Wlot i wylot przepustu wzmocnione ściankami czołowymi z prefabrykatów betonowych. Skarpy i dno rowu przy przepuście umocnione kamieniem polnym na zaprawie cementowej ze spoinowaniem.