

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na:

przebudowie nawierzchni drogi gminnej Brześć Kujawski-Smólsk od km 0+000 do km 1+630,50 i od km 2+021 do km 3+059 na działkach o numerach ewidencyjnych 326 w obrębie M. Brześć Kujawski 3 i 42 w obrębie Guźlin, gm. Brześć Kujawski.

Planowana inwestycja realizowana będzie na terenie gminy Brześć Kujawski w istniejącym pasie drogi gminnej relacji Brześć Kujawski-Smólsk. Początek odcinka projektowanego do przebudowy znajduje się na granicy miasta Brześć Kujawski w ul. Kilińskiego i biegnie ww. trasą aż do skrzyżowania prowadzącego do m. Pikutkowo (tj. od km 0+000 do km 1+630,50). Przed skrzyżowaniem w km 1+630,50 zaczyna się nawierzchnia bitumiczna nie wymagająca przebudowy, która dochodzi do km 2+021. Dalszy odcinek znajduje się za skrzyżowaniem do m. Guźlin w km 2+021 i kończy na granicy administracyjnej z Gminą Włocławek w km 3+059. Omawiana trasa stanowi połączenie drogi wojewódzkiej nr 265 Brześć Kujawski-Gostynin z drogą powiatową nr 2909 Włocławek-Kruszyn-Chocień. Przedmiotowy szlak komunikacyjny posiada odcinek nawierzchni żuźlowej, w części istnieje podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem dalej pas drogi gruntowej. W ciągu projektowanego do przebudowy pasa drogowego brak chodników oraz odwodnienia, niektóre z istniejących zjazdów do posesji są utwardzone różnymi materiałami przez właścicieli przyległych nieruchomości. Droga jest zdeformowana, posiada wyboje i dziury, w których tworzą się kałuże a odbywający się nią ruch drogowy jest przyczyną pylenia nawierzchni.

Inwestycja zakłada pełną realizację drogi o nawierzchni bitumicznej t.j. wyrównanie i wzmocnienie istniejącej podbudowy oraz wykonanie nowej podbudowy na pozostałym odcinku, wykonanie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-asfaltowej oraz wykonanie odwodnienia drogi i zjazdów gospodarczych. Przyjęty do wykonania wariant konstrukcji nawierzchni stanowi nawiązanie do istniejącego odcinka w km od 1+630,50 do 2+021, co pozwoli na uzyskanie jednolitego ciągu drogi. Celem odseparowania ruchu pieszych od ruchu pojazdów mechanicznych na odcinku od km 0+000 do km 1+630,50 po stronie prawej zaprojektowano ciąg pieszy oraz perony przystankowe dla zapewnienia bezpieczeństwa osób korzystających z komunikacji autobusowej a w ich rejonie azyl dla pieszych umożliwiający bezpieczne przejście do zabudowań oraz skrzyżowania z drogą gminną do Pikutkowa. Przebudowana droga będzie posiadała nawierzchnię szerokości 5,00 mb o spadku daszkowym 2% z pobocznymi ziemnymi szerokości 2x0,75 mb i spadku poprzecznym 6%. Ciąg pieszy zaprojektowano o szerokości 1,25 mb i spadku poprzecznym 2% natomiast perony przystankowe szerokości 2,00 mb i analogicznym spadku. Na fragmencie pasa drogowego od km 0+000 do km 0+015 zaprojektowano odcinek przejściowy dla zmiany spadku z jednostronnego na ul. Kilińskiego na dwustronny. Nawierzchnia przebudowanej drogi wykonana będzie w następującej konstrukcji:

- podbudowa tłuczniowa dwuwarstwowa: 15 cm warstwa dolna z tłuczni wapiennego, 8 cm warstwa górna z kruszywa łamanego twardego, a na odcinku istniejącej stabilizacji gruntu cementem wyrównanie i wzmocnienie podbudowy kruszywem kamiennym przy średniej grubości 20 cm
- warstwa wiążąca grubości 4 cm z mieszanki mineralno-asfaltowej
- warstwa ścieralna grubości 4 cm z mieszanki mineralno-asfaltowej.

Na ciągu pieszym zaprojektowano nawierzchnię bitumiczną grubości 3 cm z mieszanki mineralno-asfaltowej na podbudowie grubości 15 cm z kruszywa łamanego o frakcji 0-31,5 mm. Perony przystankowe będą wykonane z kostki betonowej drobnowymiarowej szarej grubości 6 cm na podsypce cementowo-piaskowej, a azyl z kostki betonowej drobnowymiarowej szarej grubości 8 cm również na podsypce cementowo-piaskowej. Zjazdy gospodarcze o szerokości 5,00 mb zostaną umocnione kamieniem wapiennym grubości warstwy 15 cm natomiast na istniejących zjazdach z kostki brukowej nastąpi wymiana nawierzchni. Przepusty pod zjazdami z rur o średnicy mniejszej od 40 cm zostaną przebudowane. Odwodnienie drogi rozwiązano poprzez zastosowanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych, wykonanie pod jezdnią 15 cm warstwy odsączającej z pisaku (poza odcinkiem istniejącej stabilizacji cementem). Istniejący w km 1+391 przepust pod koroną drogi zostanie przebudowany na przepust z rur żelbetowych fi 60 cm, a rów melioracyjny przyjmujący z niego wodę pogłębiony Na odcinku od km 1+391 do km 1+630,50 zaprojektowano obustronne umocnienie dna rowów przydrożnych korytkami ściekowymi. W lokalizacji azylu dla pieszych w rowach przydrożnych po obu stronach wykonany będzie przepust z rur betonowych fi 40 cm i dł. 14,00 mb, natomiast w rejonie peronu przystankowego w rowie przydrożnym przepust

fi 40 cm. na dł. 19,00 mb.

Powyższe roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi, jezdnią w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych. Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie z wykorzystaniem normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami. Użyte będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton asfaltowy, beton konstrukcyjny, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia drogi, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Woda niezbędna do wykonania inwestycji dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do prowadzenia robót drogowych, natomiast materiały budowlane odpowiednim transportem samochodowym. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.