

SPIS TREŚCI

OŚWIADCZENIE	3
UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIA Z IZBY INŻYNIERÓW	4
PROJEKT ROZBIÓRKI.....	5
CZĘŚĆ OPISOWA.....	5
1. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu budowlanego.	5
2. Ocena techniczna stanu istniejącego	5
3. Technologia rozbiórki obiektu.....	10
4. Wpływ obiektu na środowisko	10
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	12

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z Umową oraz zgodnie z treścią art. 20 ust. 4 Ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290), my niżej podpisani oświadczamy, że:

PROJEKT ROZBIÓRKI ISTNIEJĄCEGO OBIEKTU dla inwestycji:

**ROZBUDOWA DROGI REALIZOWANA W ZAKRESIE BUDOWY WIADUKTU
PRZEZ LINIĘ KWB KONIN W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 25 KM 234+637
W M. HONORATKA**

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi, normami, wytycznymi oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć, a także został skoordynowany branżowo.

Projektant

Sprawdzający

mgr inż. Witold Wasielewski

mgr inż. Anna Wasielewska

Warszawa, listopad 2017 r.

UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIA Z IZBY INŻYNIERÓW

Uprawnienia znajdują się w Projekcie Zagospodarowania Terenu

PROJEKT ROZBIÓRKI.

CZEŚĆ OPISOWA

1. Przeznaczenie i program użytkowy obiektu budowlanego.

Podstawowe dane o obiekcie:

Powiat i gmina:	powiat koniński, gmina Ślesin i Konin
Najbliższa miejscowość:	Honoratka
Numer i kategoria drogi:	DK 25, klasa GP
Kilometraż zgodnie SGM:	234+628 (234+637,00 istniejący obiekt)
Przeszkoda:	linia kolejowa KWB Konin SA trasy węglowej Cukrownia - Wygoda
Kąt skosu osi trasy do osi przeszkody:	62,1°
Kilometr przeszkody:	0+870 km;
Skrajnia pod obiektem:	h=5,60 m,

Numery działek, na których znajduje się obiekt: powiat koniński, gmina Ślesin – obszar wiejski, obręb nr 07 Honoratka, działki:

- 204, 203/4 - należą do Skarbu Państwa i są w zarządzie GDDKiA O/Poznań
- 203/2 – należą do Skarbu Państwa i są w zarządzie KWB Konin SA;
- 203/3 – działka prywatna.

Numery działek, na których znajduje się obiekt: powiat koniński, gmina Konin – obszar wiejski, obręb nr 16 Pątnów, działki:

- 470/3, 445/4 - należą do Skarbu Państwa i są w zarządzie GDDKiA O/Poznań
- obrab nr 07 Łęzyn, działki:
- 455/3 – należą do Skarbu Państwa i są w zarządzie KWB Konin SA;
 - 2/17, 2/13 – działka prywatna, do przejęcia w całości.

2. Ocena techniczna stanu istniejącego

Istniejący obiekt to tunel dwunawowy o rozpiętości przęseł w świetle 5,50 m. W każdym otworze tunelu jest jeden tor linii węglowej do Lubatowa. Rozstaw osiowy torów wynosi ok. 6,0m.

Na dzień dzisiejszy użytkowany jest tylko tunel i tor od strony północnej.

Konstrukcja wiaduktu, z wyjątkiem płyty fundamentowej, jest całkowicie prefabrykowana. Zastosowano prefabrykaty z Katalogu Kolejowych obiektów Inżynierskich z 1978 r. Zewnętrzne ściany tunelu wykonane zostały z elementów typu SW-550-C o grubości ścian 50 cm. Środkowa ściana wykonana została z elementów SW1-550-E/L o grubości ścian 80 cm. Wysokość całkowita elementów ściennych wynosi 5,50 m. Elementy ustawione zostały na żelbetowych płytach fundamentowych, pomiędzy którymi wykonano w podtorzu żelbetowe belki rozporowe.

Przekrycie tunelu stanowią elementy C-150-N. Skrzydła wykonane zostały równolegle do torów z prefabrykatów typu SW-M od rozmiaru 1 do 5, ustawionych na płycie żelbetowej. Obiekt został wyposażony w płyty przejściowe o wymiarach 0,99 x 4,00 m i grubości 0,20 m. Płyty te opierają się z jednej strony na belce zbrojonej a z drugiej strony na podporze dobetonowanej do prefabrykatu C-150-N.

Nawierzchnia na obiekcie:

- warstwa ściernalna z CA gr. 5,0 cm,
- warstwa wiążąca z CA gr. 4,0 cm,
- izolacja z mastyksu gr. 1,0 cm.

Podstawowe dane techniczne istniejącego obiektu:

- nośność – I klasa (ciągnik K-80) wg PN-66/B-02015;
- całkowita jezdnia – 11,80 m;
- całkowita szerokość użytkowa – 13,12 m;
- szerokość jezdni: 7,00 m;
- szerokość chodników: 2 x 1,50 m;
- wysokość w świetle: 5,50 m;

Obiekt został wyposażony w bariery SP-06 kotwione do płyty chodnika. Nawierzchnia na chodnikach wykonana została z asfaltu lanego. W nasypie znajdują się skanalizowane przepustami $\phi 600$ mm rowy odprowadzające wody wzdłuż torów kolejowych. Odwodnienie powierzchniowe.



Fot. 1 Przejazd kolejowy w poziomie torów na ul. Nowiny



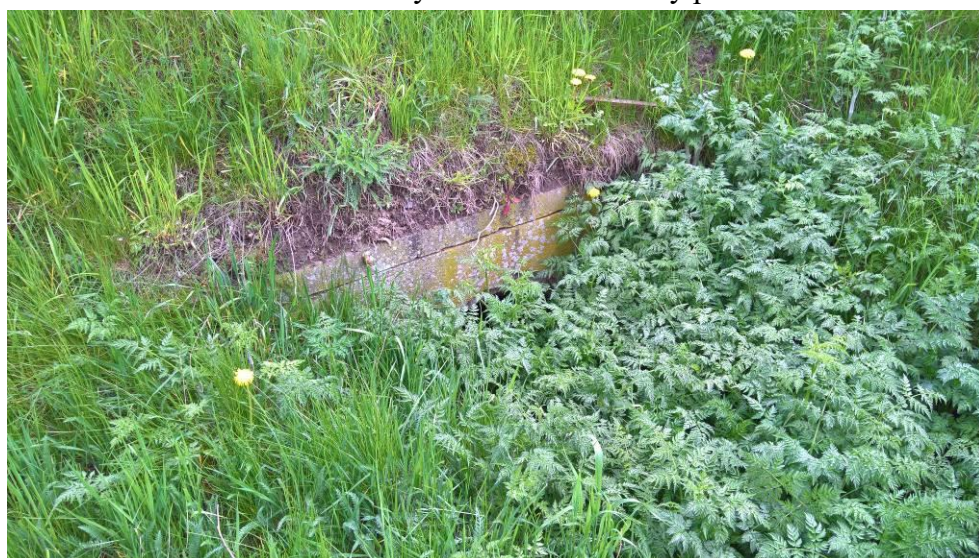
Fot. 2 Widok na istniejący wiadukt od przejazdu kolejowego



Fot. 3 Widok na nasyp drogowy od strony pld.



Fot. 4 Widok na skrzydło tunelu od strony pñ. – wsch.



Fot. 5 Stan rowów kolejowych od strony zachodniej wiaduktu



Fot. 6 Stan tunelu nieczynnego od środka



Fot. 7 Widok na schody skarpowe



Fot. 8 Stan drogi w kierunku m. Ślesin



Fot. 9 Stan kap chodnikowych



Fot. 10 Widok na ściek skarpowy



Fot. 11 Stan drogi w kierunku m. Konin

Obiekt wykazuje zły stan techniczny. Na prefabrykowanych elementach żelbetowych widać produkty korozji zbrojenia i liczne ślady zacieków świadczące o braku izolacji lub jej złym stanie.

Koleiny występujące na dojazdach do obiektu z obu stron wskazują na zły stan konstrukcji nawierzchni i nasypu drogowego.

3. Technologia rozbiórki obiektu

Szczegółową dokumentację rozbiórki przygotowuje Wykonawca robót z uwzględnieniem sprzętu przewidzianego do robót rozbiórkowych oraz z zachowaniem zasad BHP.

Ze względu na konstrukcję obiektu i etapowanie robót budowlanych przy nowym obiekcie zaleca się następujące etapowanie robót budowlanych:

ETAP 1 – wykonanie robót ziemnych pod drogę objazdową wraz z jej zabezpieczeniem ściankami szczelnymi,

ETAP 2 – rozbiórka skrajnych segmentów istniejącego obiektu od strony Kanału Ślesińskiego z uwzględnieniem cięcia pojedynczych elementów i wyłączeniami sieci trakcyjnej,

ETAP 3 – przełożenie ruchu kołowego na drogę tymczasową i kładkę / wiadukt tymczasowy,

ETAP 4 – rozbiórka pozostałych elementów istniejącego tunelu z uwzględnieniem wyłączeń sieci trakcyjnej,

ETAP 5 – utylizacja produktów rozbiórki.

4. Wpływ obiektu na środowisko

Zgodnie z §3 ust. 1 pkt 60, przebudowa wiaduktu (Dz. U. nr 199, poz. 1227, ze zm.) stanowi przedsięwzięcie mogącego potencjalnie wpływać na środowisko.

Najbliższe miejsca ochrony środowiska znajdują się:

– Rezerwat Sokółki:	6,73 km,
– Rezerwat Mielno	6,81 km,
– Rezerwat Pustelnik	7,17 km,
– Rezerwat Bieniszew	7,93 km,
– Park krajobrazowy Nadgoplański Park Tysiąclecia:	14,12 km,
– Goplańsko – Kujawski obszar chronionego krajobrazu:	0,01 km,
– Powidzko – Bieniszewski obszar chronionego krajobrazu:	4,93 km,
– Natura 2000 – Dolina Środkowej Warty PLB300002:	5,89 km,
– Natura 2000 – Ostoja Nadgoplańska PLB040004:	14,10 km,
– Natura 2000 – Puszcza Bieniszewska PLH300011:	6,72 km,
– Natura 2000 – Ostoja Nadwarciańska PLH 300009:	10,87 km,
– Użytek ekologiczny:	23,19 km,
– Pomnik przyrody Dziadek (drzewo):	5,22 km.

W pobliżu brak stanowisk archeologicznych i zabytków.

W fazie budowy niewielkie ilości wody wykorzystywane będą do celów socjalnych przez zatrudnionych przy budowie pracowników, niezbędna ilość wody zostanie zapewniona przez wykonawcę robót. Faza realizacji obiektu nie będzie generowała ścieków technologicznych. Na terenie budowy nie planuje się wykonywania żadnych prac, które mogłyby przyczynić się do zanieczyszczenia wód powierzchniowych. Kwestia ścieków socjalnych zostanie rozwiązana poprzez wygospodarowanie zaplecza socjalnego, wyposażonego w przewoźne sanitariaty. W fazie eksploatacji obiektu ścieki wystąpią wyłącznie jako opadowe.

Odwodnienie obiektu realizowane jest grawitacyjnie poprzez wykonanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych jezdni. Wody opadowe z nawierzchni jezdni odprowadzane będą do systemu odwodnienia drogi.

W rejonie planowanej inwestycji nie ma ujęć wód powierzchniowych i podziemnych oraz ich stref ochronnych.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze wystąpi przede wszystkim w fazie rozbiórki. Występujące wówczas zakłócenia w funkcjonowaniu środowiska ustaną całkowicie po zrealizowaniu obiektu. Emisja hałasu w fazie budowy będzie powodowana przede wszystkim

przez prace maszyn wykorzystywanych na tym etapie. W szczególnych przypadkach oddziaływanie występujące w fazie budowy może być odczuwalne na terenach chronionych przed hałasem, jednak będzie to oddziaływanie krótkotrwałe. Wibracje będą generowane na etapie budowy. W przypadku etapu budowy źródłem drgań będzie praca maszyn budowlanych. W fazie eksploatacji obiekt nie będzie generować drgań ani hałasu.

Teren budowy zostanie uporządkowany po zakończeniu wznoszenia obiektu.

Opracowała: mgr inż. Anna Wasielewska

Warszawa, listopad 2017 r.

PROJEKT ROZBIÓRKI ISTNIEJĄCEGO OBIEKTU.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS RYSUNKÓW:

HN_01: Orientacja	skala 1:10 000
HN_02: Plan sytuacyjny. Inwentaryzacja	skala 1:500
HN_03: Przekroje normalne na dojazdach	skala 1:100
HN_04: Rysunki ogólne istniejącego obiektu. Widok z góry.....	skala 1:250
HN_05: Rysunki ogólne istniejącego obiektu. Przekrój poprzeczny.....	skala 1:100
HN_06: Rysunki ogólne mostu. Przekrój podłużny w osi toru	skala 1:100