

Opis do projektu technicznego pn.:

Remont nawierzchni - zadanie inwestycyjne pn.: "Przebudowa drogi powiatowej nr 2198P Sroczyn - Berkowo"

1.1. Podstawa opracowania

Opracowanie projektu nastąpiło na podstawie umowy zawartej pomiędzy Inwestorem : Powiatowym Zarządem Dróg, ul. Al. Reymonta 32; 62-200 Gniezno , a firmą M-BUD-TRANS Michał Pawlicki, 62-030- Luboń, ul. 3-go Maja 10

1.2. Dane wyjściowe do projektowania

- aktualna mapa zasadnicza w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych / Dz.U. 2022 poz. 1518/
- Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. / Dz. U. Nr. 243 poz. 1623/ ze zmianami
- normatywy, wytyczne, ustawy i zarządzenia obowiązujące w budownictwie
- wizja lokalna w terenie wraz z pomiarami uzupełniającymi
- uzgodnienia i wytyczne z zamawiającym

1.3. Przedmiot zamierzenia budowlanego, ustalenie kategorii obiektu budowlanego

Planowana Inwestycja obejmuje remont odcinka drogi powiatowej klasy L nr 2198P od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2147P w m. Sroczyn w gm. Kiszkowo w kierunku m. Berkowo. Długość odcinka to 1,74km.

Inwestycja projektowana jest na działkach, istniejącego pasa drogowego dróg powiatowych:

Lp.	Nr ewidencyjny działki	Obręb ewidencyjny	Właściciel/Zarządca nieruchomości
1.	72	Sroczyn	Powiat Gnieźnieński/PZD
2.	58	Sroczyn	Powiat Gnieźnieński/PZD
3.	71/2	Głębokie Berkowo	Powiat Gnieźnieński/PZD

Zgodnie z rozporządzeniem projektowany obiekt – droga należy do kategorii XXV obiektów budowlanych.

2. Stan istniejący zagospodarowania terenu

Na terenie wydzielonego pasa drogowego zlokalizowana jest droga powiatowa klasy L 1/2 o nawierzchni bitumicznej szerokości podstawowej 5,5m wraz obustronnym poboczem gruntowym szer. ok. 0,5m . W ciągu drogi zlokalizowane są zjazdy zwykłe na pola uprawne, drogi wewnętrzne lub przyległe posesje. Zjazdy posiadają w większości nawierzchnie gruntowe, część posiada nawierzchnie utwardzone (bitumiczne lub kostka betonowa). Około km 1+240,0 znajduje się skrzyżowanie z drogą gminną nr 284014P (droga o nawierzchni

bitumicznej). W km 1+521,0 znajduje się przepust drogowy jednostronnie wygrodzony barierami typu U-12a.

Droga powiatowa posiada pas drogowy o zmiennej szerokości średnio 12,0m. Jezdnia drogi powiatowej nie posiada kanalizacji deszczowej wody opadowe i roztopowe za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych odprowadzane są na pobocza i przyległe tereny zielone pasa drogowego lub występujących lokalnie rowów drogowych odprowadzających.

W pasie drogowym nie występują drzewa, kolidujące z inwestycją.

Na rozpatrywanym odcinku zlokalizowane są media: sieć teletechniczna, energetyczna, wodociągowa, kanalizacji sanitarnej. **Ze względu na zakres planowanych prac – remonty istniejącej nawierzchni (bez prowadzenia robót ziemnych) nie występują kolizje z uzbrojeniem podziemnym.**

3. Projektowane zagospodarowanie terenu

3.1 Plan sytuacyjny trasy

Od km 0+092,00 projektowanej trasy planowane jest wykonanie remontu istniejącej nawierzchni bitumicznej poprzez wykonanie w-wy ścieralnej z MMA AC11S 50/70 gr. 4cm po uprzednim wykonaniu w-wy wyrównawczej z MMA AC11W 50/70 w ilości średnio 75kg/m². Jezdnia posiadać będzie podstawową szerokość pasa ruchu 2,75m (droga klasy L). Na istniejących łukach kołowych w planie jezdni posiada poszerzenia do 6,2m. Na całej długości odcinka zaprojektowano również odtworzenie obustronnego pobocza gruntowego (po uprzednim wykonaniu ścinki istniejącej darniny i uzupełnieniu ewentualnych braków gruntem) z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (**kruszywo twarde**) o szerokości 0,75m (droga klasy L) i pochyleniu poprzecznym 8,0%.

W miejscach oznaczonych na planie sytuacyjnym zaprojektowano regulacje istniejących zjazdów o nawierzchni utwardzonej lub wykonanie utwardzeń z kruszywa na zjazdach o nawierzchni gruntowej (**należy zastosować kruszywo twarde**). W km 1+437,0 na istniejącym zjeździe o nawierzchni betonowej zaprojektowano wykonanie warstw bitumicznych jak dla jezdni głównej.

Remont nawierzchni należy wykonać w śladzie istniejącej jezdni, z zachowaniem dotychczasowej geometrii oraz istniejących spadków podłużnych z korektą spadków poprzecznych wynikającą z wykonania w-wy wyrównawczej.

W km 1+521,0 na istniejącym przepuście należy wykonać wymianę istniejących barier U-12a po stronie lewej oraz założyć analogiczne bariery po stronie prawej. Ze względu na lokalizację istniejących zjazdów nie ma możliwości zaprojektowania barier sprężystych.

Bariery sprężyste klasy N2W4A zaprojektowane zostały w rejonie zbiornika wodnego i przepustu w km 1+708,0. Po stronie lewej na długości 40,0m oraz po stronie prawej na długości 24,0m.

Szczegóły planu zagospodarowania pokazano na rys. 2.1, 2.2, 2.3

3.2 Profil podłużny

Profil projektowanej trasy odzwierciedla istniejące spadki podłużne i poprzeczne jezdni z założeniem zastosowania w-wy wyrównawczej w miejscach zaniżeń przekroju poprzecznego.

3.3 Odwodnienie

Odwodnienie jezdni pozostaje bez zmian w stosunku do istniejącego. Poprzez spadki poprzeczne i podłużne wody opadowe i roztopowe z jezdni kierowane są na pobocza i dalej w kierunku istniejących terenów zielonych lub rowów odprowadzających.

3.4 Roboty rozbiórkowe

W ramach inwestycji nie przewiduje się prowadzenia robót rozbiórkowych za wyjątkiem robót związanych z frezowaniem istniejącej nawierzchni jezdni na połączeniach z istniejącą w celu płynnego połączenia. Rozbiórkom podlegać będą również nawierzchnie utwardzonych zjazdów przewidzianych do regulacji wysokościowych.

3.5. Urządzenia obce

Lokalizacja urządzeń podziemnych wykazana jest na planie sytuacyjnym na mapach sytuacyjno - wysokościowych w skali 1:500.

Przed rozpoczęciem robót należy bezwzględnie ustalić ewentualne szczegóły lokalizacji wszystkich urządzeń podziemnych.

Szczególną uwagę należy zwrócić również, na zachowanie wszelkich punktów istniejącej osnowy geodezyjnej.

Ze względu na charakter prowadzonych robót – prace remontowe, na rozpatrywanym odcinku nie występują kolizje z uzbrojeniem podziemnym.

4. Charakterystyczne elementy obiektu budowlanego - przekroje konstrukcyjne

Dla projektowanych elementów zagospodarowania terenu przyjęto następujące rozwiązania konstrukcyjne:

- remont nawierzchni istniejącej jezdni drogi powiatowej

- w-wa ścieralna AC11S 50/70 gr. 4cm KR2
- w-wa wyrównawcza AC11W 50/70 gr. średnio 3cm – 75 kg/m²
- istniejąca konstrukcja jezdni

Pobocza jezdni po wykonaniu ścinki należy w miarę potrzeby uzupełnić gruntem a następnie wykonać utwardzenie z kruszywa łamanego gr. 15cm na szer. 0,75m z pochyleniem 8,0%

- istniejące zjazdy gruntowe utwardzane kruszywem

- po wykonaniu usunięcia w-wy humusu i darniny należy wykonać utwardzenie z KŁSM 0/31,5mm gr. 20cm. Wymiary zgodnie z przedmiarem robót.

- istniejące zjazdy o nawierzchni utwardzonej

- istniejące nawierzchnie zjazdów z kostki betonowej należy wyregulować wysokościowo do poziomu nowowykonanych warstw bitumicznych z użyciem materiałów z rozbiórki. Kostkę

należy ułożyć na w-wie podsypki piaskowo – cementowej gr. 5cm. W razie konieczności uzupełnienia podbudowy należy wykonać ją z chudego betonu C6/9 gr. 30cm. W km 0+891,50 istniejące płyty ażurowe należy wymienić na nowe w zakresie wykonanej regulacji wysokościowej. W oznaczonych na planie lokalizacjach należy wymienić lub założyć krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 h=2,0cm.

5. Ustalenie kategorii geotechnicznej, informacje o sposobie posadowienia

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 poz. 463), projektowany obiekt zaliczono do I kategorii geotechnicznej.

6. Zapewnienie niezbędnych warunków do korzystania z obiektów użyteczności publicznej przez osoby niepełnosprawne

Obiekt zaprojektowano w oparciu o obowiązujące warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Projektowany obiekt nie wymaga zastosowania dodatkowych szczególnych środków niezbędnych dla korzystania przez osoby niepełnosprawne.

7. Zestawienie powierzchni zagospodarowania terenu

- nawierzchnia bitumiczna – pow. ok. 9200,0m²

8. Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Obszar objęty inwestycją nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 r (Dz. U z 2020 r) o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym art. 50 ust. 2 :

Nie wymagają wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego roboty budowlane:

1) polegające na remoncie, montażu lub przebudowie, jeżeli nie powodują zmiany sposobu zagospodarowania terenu i użytkowania obiektu budowlanego oraz nie zmieniają jego formy architektonicznej, a także nie są zaliczone do przedsięwzięć wymagających przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w rozumieniu przepisów o ochronie środowiska.

9. Informacja o terenie objętym ochroną konserwatorską

Teren, na którym przewiduje się realizację inwestycji nie jest położony w sąsiedztwie obiektów wpisanych do rejestru zabytków ani w strefie historycznego układu urbanistycznego a charakter prowadzonych prac – prace remontowe istniejącej drogi nie wywołuje konieczności prowadzenia nadzoru archeologicznego nad inwestycją.

10. Informacja o wpływie eksploatacji górniczej

Obszar objęty inwestycją nie jest obszarem w granicach terenów górniczych.

11. Działania techniczne i organizacyjne wynikające z ochrony środowiska

Analizując planowane przedsięwzięcie, oraz uwzględniając zakres inwestycji, skalę przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu stwierdza się brak negatywnego wpływu na środowisko, zdrowie ludzi, przyrodę, oraz krajobraz. Rozwiązania projektowej inwestycji nie powodują zagrożeń zanieczyszczenia gleb, powietrza, wód powierzchniowych, wód podziemnych, hałasu. Materiały i technologie robót przy wykonywaniu prac są neutralne i przyjazne dla środowiska a roboty budowlane wykonywane będą w granicach istniejącego pasa drogowego. Wszelkie odpady budowlane powstające w wyniku prowadzonej inwestycji należy przekazać do utylizacji uprawnionym jednostkom. Inwestycja nie jest wyszczególniona w Rozporządzeniu Rady Ministrów z 09.11.2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. **Roboty budowlane realizowane są jako remont nawierzchni i zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz interpretacją opracowaną przez GDOŚ realizacja prac remontowych niezależnie od długości odcinka na którym będą realizowane nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (Zbiór interpretacji przepisów dotyczących rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r z lat 2010-2014 w zakresie przedsięwzięć infrastrukturalnych wydany przez GDOŚ).**

12. Obszar oddziaływania inwestycji

Przedmiotowa inwestycja nie oddziałuje na działki sąsiednie oraz tereny przyległe. Obszar oddziaływania zamyka się w obrębie objętego inwestycją pasa robót. Zgodnie z art. 3pkt 20 Ustawy Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. inwestycja nie wprowadza ograniczeń w zagospodarowaniu w tym w zabudowie dla działek sąsiednich.

Obszar oddziaływania inwestycji określony został na podstawie następujących przepisów:

1. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2010 nr 213 poz. 1397)
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych / Dz.U. 2022 poz. 1518/

13. Organizacja robót, zmiana docelowej organizacji ruchu

Przed przystąpieniem do robót objętych niniejszym projektem należy oznakować i zabezpieczyć teren pasa drogowego, zajęty pod prowadzenie robót, oraz ustawić oznakowanie według odrębnego opracowanego i zatwierdzonego projektu tymczasowej organizacji ruchu.

Roboty należy prowadzić i wykonywać zgodnie z :

- prawem budowlanym
- prawem o ruchu drogowym
- przepisami BHP i P.poż
- normami PN i BN, oraz aprobatami technicznymi wyszczególnionymi przy wyżej wymienionych opisach poszczególnych elementów drogowych.
- SST – szczegółowymi specyfikacjami technicznymi dla zadania