

# Opis do projektu technicznego pn.:

**Remont nawierzchni - zadanie inwestycyjne pn.: "Przebudowa drogi powiatowej nr 2160P Pakszyn - Kąpiel"**

## 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 Usługi Projektowe i Nadzory Maciej Trajgis, 62-007 Promienko, ul. Tarninowa 7

## 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 2160P na odcinku Pakszyn – Kąpiel ( km 0+260,0 do 0+997,0 – wg pikietaża ogólnego ). Początek planowanego remontu rozpoczyna się 260,0m od skrzyżowania z drogą powiatową 2158P koniec wyznacza istniejąca nowa nawierzchnia przed m. Kąpiel. Całkowita długość odcinka to 737,0m. Inwestycja projektowana jest na działkach, istniejącego pasa drogowego drogi powiatowej:

Lp.	Nr ewidencyjny działki	Obręb ewidencyjny	Właściciel/Zarządca nieruchomości
1.	2	Pakszyn	PZD
2.	8	Kąpiel	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 5,0m wraz poboczem gruntowym szer. ok. 0,5m. Droga znajduje się poza terenem zabudowanym.

W ciągu drogi zlokalizowane są pojedyncze zjazdy o nawierzchni gruntowej na drogi polne oraz pola uprawne.

Nawierzchnia ( warstwa ścieralna ) na zakresie objętym opracowaniem wykazuje liczne spękania siatkowe a jej krawędzie są silnie spękanymi i obłamane. Przekrój poprzeczny jezdni jest zdeformowany na krawędziach stąd wymagana jest w-wa wyrównawcza.

Jezdnia drogi powiatowej nie posiada kanalizacji deszczowej. Wody opadowe za pomocą spadków poprzecznych odprowadzane są w kierunku chłonnych poboczy oraz przyległych terenów zielonych pasa drogowego oraz rowów odparowujących.

W pasie drogowym nie występują drzewa, kolidujące z inwestycją.

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

W km 0+046,0 po stronie prawej znajduje się wylot przepustu rurowego betonowego DN400. Przepust nie posiada ścianki czołowej, nie jest też zabezpieczony barierą ochronną.

### **3. Projektowane zagospodarowanie terenu**

#### **3.1 Plan sytuacyjny trasy**

**Ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu – układ pasa drogowego oraz parametry istniejącej drogi założono trudne warunki projektowe.** Na całym odcinku 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 o średniej grubości 3cm ( 75 kg/m<sup>2</sup> ). Na odcinku 12m od początku projektowanego zakresu należy przeprowadzić frezowanie istniejącej nakładki - w-wy ścieralnej ze względu na liczne spękania.

Na całej długości projektowanego remontu należy wykonać ścinę pobocza wraz z ewentualnym uzupełnieniem gruntem i z ułożeniem w-wy z kruszywa łamanego 0/31,5mm ( kruszywo twarde ) na szerokości 0,5m.

Remont nawierzchni należy wykonać w śladzie istniejącej jezdni, z zachowaniem dotychczasowej geometrii oraz istniejących spadków podłużnych.

Oznaczone na planie zjazdu na pola należy wykonać jako utwardzone kruszywem łamanym gr. 20cm po uprzednim odhumusowaniu.

Na istniejącym przepuscie w km 0+046,0 zaprojektowano montaż nowej ścianki czołowej skośnej na ławie betonowej C12/15 gr. 15cm oraz odcinka 12,0m bariery stalowej klasy N2W4A.

Szczegóły planu zagospodarowania pokazano na rys. 2.1, 2.2.

#### **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 odparowujących.

### **3.4 Roboty rozbiórkowe**

W ramach inwestycji nie przewiduje się prowadzenia robót rozbiórkowych za wyjątkiem robót związanych z frezowaniem istniejącej nawierzchni jezdni na połączeniach.

### **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.

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
- 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. 0,5 m z pochyleniem 8,0%. Należy stosować kruszywa twarde typu granit.

Szczegół konstrukcji nawierzchni pokazano na rys. 3 – przekroje konstrukcyjne

## **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. 3700,0m<sup>2</sup>

## 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