

# 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 MAT-PROJEKT Agnieszka 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 nawierzchni odcinka drogi powiatowej klasy L nr 2198P od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2199P w m. Skrzetuszewo w gm. Kiszkowo w kierunku m. Głębokie. Długość odcinka to 1,51km.

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

Lp.	Nr ewidencyjny działki	Obręb ewidencyjny	Właściciel/Zarządca nieruchomości
1.	50	Skrzetuszewo	Gmina Kiszkowo
2.	57	Skrzetuszewo	Gmina Kiszkowo
3.	167/3	Głębokie - Berkowo	Powiat Gnieźnieński/PZD
4.	168/3	Głębokie - Berkowo	Powiat Gnieźnieński/PZD
5.	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 – w ciągu chodnika w m. Głębokie.

Około km 0+955,0 znajduje się skrzyżowanie z drogą gminną nr 284018P ( droga o nawierzchni bitumicznej ). W km 1+280,0 znajduje się skrzyżowanie z drogą gminną nr 284016P ( droga o nawierzchni bitumicznej ).

W km 0+680,0 znajduje się przepust drogowy obustronnie wygradzony barierami stalowymi ( w dobrym stanie technicznym ), w km 0+790,0 po stronie lewej znajduje się odcinek barier przy stawie ( w dobrym stanie technicznym ).

W km 0+975,0 – 1+270,0 w m. Głębokie po stronie lewej zlokalizowany jest chodnik o nawierzchni z kostki betonowej ( nie podlega przebudowie ).

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, gazowa. **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

Na całej długości odcinka 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/m<sup>2</sup>. Jezdnia posiadać będzie podstawową szerokość pasa ruchu 2,75m ( droga klasy L ). Na istniejących łukach kołowych w planie jezdni posiada poszerzenia ( 5,80- 6,30m – zgodnie z istniejącymi ). 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 0+249,0 oraz 0+290,0 na istniejących zjazdach o nawierzchni bitumicznej zaprojektowano wykonanie warstw jak dla jezdni głównej.

W km 0+108,0 należy wykonać w celu dostosowania wysokościowego wymianę istniejących najazdów z płyty ażurowej 60x40x10.

W km 0+990,0 należy wykonać wymianę nawierzchni z kostki betonowej przy istniejącej wiacie przystanku autobusu szkolnego o wymiarach 3,0x3,0m wraz z obramowaniem obrzeżem 8x30x100.

W km 1+140,0 po stronie lewej należy wykonać fragment utwardzenia z kruszywa o wymiarach 3,0x8,0m przy stanowisku zbiórki odpadów selektywnych.

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.

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. W km 0+735,0 do km 0+773,0 zaprojektowano w istniejącym zaniżeniu dodatkową w-wę wyrównawczą z MMA AC11W o grubości średnio 10cm w celu likwidacji nierówności niwelety.

### 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. W m. Głębokie ok. km 1+125,0 należy wykonać wymianę istniejącej studzienki wpustowej betonowej DN500, H=1,5m, klasy D400 (wraz z obrukowaniem). W km 1+045,0 należy wykonać regulację istniejącego wpustu ulicznego wraz z obrukowaniem kostką betonową (z obrzeżem 8x30) na szer. min. 0,2m wokół kraty wpustowej.

### 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.

Szczególne 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/m<sup>2</sup>
- 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 – regulacje**

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+108,00 istniejące płyty ażurowe należy wymienić na nowe w zakresie wykonanej regulacji wysokościowej. W oznaczonych na planie lokalizacjach należy wymienić krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 h=2,0cm. Na połączeniu z istniejącą częścią zjazdu w razie powstania przeciwnospadku przekładanej nawierzchni należy wykonać ściek 1-rzędowy z kostki betonowej gr. 8cm.

## **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**

- remontowana nawierzchnia bitumiczna – pow. ok. 9005,0m<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 położony jest w otoczeniu zabytków:

- obszar wpisany do rejestru zabytków pod numerem 18/Wlkp./C – otoczenie „ wyspa Ostrów Lednicki” - obr. Skrzetuszewo – dz. nr ewid. 50,57, 168/3, 167/3

Prowadząc prace remontowe istniejącej nawierzchni należy zachować warunki określone w wydanej przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Poznaniu decyzji nr 166/2025 z dnia 29.04.2025r.

Wszelkie prace w obrębie istniejącego drzewostanu należy prowadzić ze szczególną ostrożnością.

## 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.

**Docelowa organizacja ruchu na remontowanym odcinku nie podlega zmianie. Na planie sytuacyjnym oznaczono oznakowanie, które ze względu na stan techniczny podlega wymianie.**

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