

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY



Inwestycja	Przebudowa drogi dojazdowej do pól w miejscowości Mikstat Pustkowie - Kotłów
Branża	drogowa
Kategoria budowlana	XXV
Adres inwestycji	Gmina Mikstat Jednostka ewidencyjna: 301806_5 Gmina Mikstat Obręb ewidencyjny: 0007 Mikstat Pustkowie Obręb ewidencyjny: 0006 Kotłów Dz. nr: 282; 199/1
Inwestor	Miasto i Gmina Mikstat ul. Krakowska 17, 63-510 Mikstat

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NR UPRAWNIEŃ BUDOWLANYCH	ZAKRES OPRAC.	DATA OPRACOWANIA/ SPRAWDZENIA	PODPIS
Projektant	Józef Przybyłek	do proj. i kier. w specj. konstr.-inż. w zakresie dróg i naw. lotn. upr. nr UAN 7342-31/92 WKP/BD/4132/01	branża drogowa	marzec 2022 r.	
Asystent	Bernadeta Skowron		branża drogowa	marzec 2022 r.	

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3) ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane
(tekst jednolity Dz. U. 2020 poz. 1333) oświadczam, że projekt budowlany pn.:

„Przebudowa drogi dojazdowej do pól w miejscowości Mikstat Pustkowie - Kotłów”

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Inwestor:

Miasto i Gmina Mikstat
ul. Krakowska 17
63-510 Mikstat

Projektant:

.....
techn. Józef Przybyłek
upr. nr UAN 7342-31/92
WKP/BD/4132/01

marzec 2022 r.

(data opracowania)

Część opisowa

Projekt architektoniczno-budowlany

- część opisowa

Podstawa opracowania

- Mapa do celów projektowych: numer i data wystawienia protokołu: GG.6640.2674.2021.2 z dn. 30.03.2022 r.;
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych – IBDiM 1997r.
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2020 poz. 1363);
- Ustawa o Droгах Publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. 2020 poz. 470);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124) z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2020 poz. 1609).

1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest przebudowa drogi dojazdowej do pól łączącej miejscowości Mikstat Pustkowie i Kotłów.

Opracowanie stanowi branżę drogową projektu pn.: „Przebudowa drogi dojazdowej do pól w miejscowości Mikstat Pustkowie-Kotłów”.

Kategoria obiektu budowlanego: XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe.

2. Zamierzony sposób użytkowania

W ramach zamierzenia polegającego na przebudowie drogi dojazdowej do pól projektuje się wykonać:

- przebudowę nawierzchni jezdni z mieszanek mineralno-bitumicznych o gr. 5cm na podbudowie z kruszywa łamanego grubości 23 cm (warstwa dolna z mieszanki 0/63 gr.18cm, warstwa górna z mieszanki 0/31,5 gr 5cm);
- utwardzenie pobocza kruszywem łamanym o uziarnieniu 0/31,5 gr. 10 cm na szerokości 0,75 m;
- odwodnienie powierzchniowe na pas drogowy i do rowu po lewej stronie drogi;
- montaż oznakowania pionowego.

2.1. Parametry techniczne

klasa drogi	D- dojazdowa
kategoria ruchu	KR1
prędkość projektowa	30 km/h
szerokość w liniach rozgraniczających	8,21 m - 12,13 m
jezdnia	4,0 m
przekrój poprzeczny:	drogowy

spadek poprzeczny:	dwustronny 2%
spadek podłużny	0,0006 - 0,078%
zjazdy	z kruszywa
grupa nośności	G1
warunki wodne	dobrze

3. Układ przestrzenny oraz forma architektoniczna obiektu budowlanego

3.1. Przebieg drogi w planie

Projektuje się budowę jezdni wg układu pokazanego na planie sytuacyjnym

Początek odcinka objętego przebudową przyjęto w kilometracji lokalnej 0+000 tj w 0+800 m od początku drogi a koniec w km 0+990 m na dojeździe do skrzyżowania z drogą powiatową 5333P relacji Przygodziczki - Kotłów. Długość projektowanego odcinka wynosi 990 m.

Przebieg drogi w planie:

0+000,00 – na końcu istniejącej nawierzchni asfaltowej

0+736,50 – początek łuku (PŁK W1)

0+750,00 – wierzchołek łuku (W1)

0+763,50 – koniec łuku (KŁK W1)

0+776,00 – początek łuku (PŁK W2)

0+800,00 – wierzchołek łuku (W2)

0+824,00 – koniec łuku (KŁK W2)

0+990,00 – koniec odcinka

3.2. Profile podłużne

Przebieg projektowanej niwelety jezdni wyznaczono przy uwzględnieniu istniejących warunków terenowych dostosowując projektowane wysokości do:

- poziomów istniejącej drogi gminnej na początku trasy;
- poziomów istniejących terenu wokół drogi, konstrukcja jezdni wyżej od istniejącej niwelety;
- spadki podłużne w zakresie: 0,0006 - 0,078%

3.3. Konstrukcja warstw

Doboru konstrukcji warstw dokonano w oparciu o istniejące utwardzenia oraz obowiązujące normy i przepisy i Wymagania Techniczne WT GDDKiA.

1. Konstrukcja jezdni

■ **5 cm** - warstwa ścieralna z mieszanek mineralno-bitumicznych AC 11S 50/70 wg PN-EN 13108-1

- skropienie nawierzchni emulsją kationową szybkorozpadową w ilości 0,7 kg/m²

■ **23 cm** - podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie wg PN-EN 13285

- warstwa dolna z mieszanki 0/63 - gr. 18 cm

- warstwa górna z mieszanki 0/31,5 - gr. 5 cm

■ **5-8 cm** - istniejąca nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

2. Konstrukcja pobocza

■ **10 cm** – nawierzchnia utwardzona kruszywem łamanym o uziarnieniu 0/31,5 wg PN-EN 13285

3.4. Sprawdzenie mrozoodporności nawierzchni

Całkowita konstrukcja nawierzchni dla KR1 i G1 musi być $\geq 0,40 h_z$ gdzie h_z (strefa przemarzania obszaru gm. Mikstat wynosi 0,8 m) czyli:

grubość konstrukcji $> 0,4 \times 0,8 \text{ m} = 0,32 \text{ cm}$

warunek spełniony: grubość konstrukcji $5+23+(5-8)$ średnio $6,5 \text{ cm} = 0,345 > 0,32 \text{ cm}$.

3.5. Odwodnienie

Odwodnienie powierzchniowe poprzez zastosowanie normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych na teren pasa drogowego przebudowywanej drogi i istniejącego rowu jednostronnego położonego po stronie lewej na długości 750 m.

3.6. Sposób dostosowania do warunków wynikających z wymaganych przepisami szczególnymi pozwoleń uzgodnień lub opinii innych organów lub ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

a) Inwestycja nie jest położona na obszarze, dla którego obowiązuje Miejscowy Plan Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego.

Dla inwestycji nie była wymagana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji (art. 75 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020 poz. 283)), gdyż przedsięwzięcie nie spełnia parametrów zawartych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839): dla dróg w §3 ust. 1 pkt 32.

b) Teren, na którym planowana jest inwestycja nie jest objęty ochroną konserwatora zabytków. Jednak w razie natrafienia w trakcie robót budowlanych lub ziemnych na przedmiot, co do którego istnieją przypuszczenie, że jest zabytkiem lub obiektem archeologicznym, zgodnie z art. 32 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2021 poz. 710), należy wstrzymać roboty, zabezpieczyć teren i niezwłocznie zawiadomić o tym Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

c)Teren inwestycji nie znajduje się w obrębie terenów górniczych.

Teren, na którym znajduje się projektowana inwestycja leży w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotliny Odolanowska, na którym obowiązują ograniczenia określone w przepisach szczególnych dla obszarów objętych wyżej wymienioną formą ochrony przyrody, w związku z czym należy uwzględnić wymagania wynikające z położenia planowanych inwestycji ww. obszarach chronionych zgodnie z przepisami odrębnymi. Teren inwestycji nie znajduje się na obszarze Natura 2000 . Inwestycja nie oddziałuje negatywnie na ochronę przyrody. Realizacja inwestycji nie łamie zakazów i nakazów obowiązujących na terenie obszaru chronionego, prace prowadzone będą w sposób jak najmniej oddziałujący negatywnie na środowisko. Wpływ inwestycji na tą formę ochrony przyrody będzie minimalny i ograniczał się będzie jedynie do etapu realizacji robót drogowych. Przeprowadzona wizja terenowa nie wykazała występowania na obszarze inwestycji cennych, ani rzadko spotykanych zbiorowisk roślinnych. Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego. Stąd inwestycja nie wpłynie w żaden sposób na spójność chronionych form przyrody i nie naruszy celów ochrony, dla których zostały one ustanowione. Stopień wpływu etapu realizacji inwestycji na w/w obszar w dużej mierze zależy od odpowiedniej organizacji robót. Inwestor zobowiąże Wykonawcę, aby wszelkie prace były prowadzone ze szczególną ostrożnością i dbałością o nie zanieczyszczanie obszaru objętego zakresem robót.

4. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego

Branża drogowa:

	Przebudowa drogi dojazdowej do pól
Droga [mb]	990 mb
Jezdnia o nawierzchni bitumicznej [m2]	3970,0m2
Podbudowa z kruszywa	4168,0m2
Pobocza i zjazdy o nawierzchni z kruszywa [m ²]	1635,0 m2

5.Opinia geotechniczna

Podstawa prawna: Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 poz. 463).

Istniejąca konstrukcja jezdni – nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Projektowana konstrukcja jezdni znajduje się wyżej od istniejącej niwelety o średni 28 cm.

Dla w/w warunków gruntowo-wodnych zgodnie z Rozporządzeniem MTBiGM ustalono:

- proste warunki gruntowe § 4 ust 2.
- pierwszą kategorią geotechniczną § 4 ust 3. (G1)

6. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko

a) Ze względu na charakter zamierzenia budowlanego nie występuje zapotrzebowanie na wodę. Wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo na pobocze przepuszczalne i do istniejącego rowu przydrożnego. Jakość i parametry wód opadowych i roztopowych będą zgodne z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1311).

b) Emisja zanieczyszczeń gazowych (w tym zapachów) pyłowych i płynnych pochodzić będzie z pojazdów samochodowych przemieszczających się projektowaną jezdnią. Emisja będzie niewielka ze względu na charakter drogi: stanowi tylko dojazd do pól, poruszają się po niej w zdecydowanej większości ciągniki rolnicze i samochody osobowe z niewielką prędkością z uwagi na duże pochylenie podłużne i zastosowanie oznakowania ograniczającego prędkość do 40 km/h na odcinkach z zakazem wyprzedzania. Oznakowanie wg projektu stałej organizacji ruchu.

c) W odniesieniu do odpadów powstających w trakcie eksploatacji drogi najważniejszymi czynnikami są: natężenie ruchu i jego rodzaj oraz kategoria drogi, przy czym w największym stopniu ilość i rodzaj odprowadzanych z drogi zanieczyszczeń zależy od natężenia ruchu. W trakcie eksploatacji drogi nie przewiduje się powstawania znaczących ilości odpadów. Przewiduje się natomiast występowanie typowych odpadów komunalnych (makulatura, szkło, tworzywa sztuczne, metale), które powstają w wyniku użytkowania przedsięwzięcia, w szczególności – wyrzucania śmieci z przejeżdżających pojazdów oraz odpady związane z utrzymaniem jezdni – szczególnie w okresie zimowym.

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowy ciąg powstanie w istniejącym pasie drogowym, wszystkie zanieczyszczenia, o których mowa powyżej na dzień dzisiejszy występują i są typowe dla terenów przylegających do szlaków komunikacyjnych.

d) W wyniku przebudowy drogi nie przewiduje się powstania drgań ani promieniowania (w szczególności jonizującego), pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń.

e) W miejscu zamierzenia budowlanego występuje pojedynczy drzewostan wymagający podcięcia korony z uwagi na zachowanie skrajni pionowej oraz karczowanie pni pozostałości po drzewach.

7. Wytyczne ogólne

Całość prac wykonywać zgodnie z warunkami technicznymi wykonywania robót, normami i przepisami.

Wytyczenia projektowanych elementów należy dokonać poprzez uprawnioną jednostkę geodezyjną.

Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się z uzgodnieniami, opiniami i decyzjami załączonymi do projektu oraz przestrzegać zawartych w nich zapisów.

Przed przystąpieniem do robót należy powiadomić przedstawicieli instytucji, które są właścicielami poszczególnego uzbrojenia terenu.

Napotkane przeszkody i urządzenia zabezpieczyć przed uszkodzeniem oraz zaznaczyć na planach powykonawczych.

Teren robót odpowiednio oznakować i zabezpieczyć. W pasie drogowym roboty wykonywać zgodnie z wymogami służb drogowych. Teren przyległy po robotach doprowadzić do stanu pierwotnego. Wraz z postępem robót należy dokonywać odbioru robót zanikających przez inspektora nadzoru oraz dokonać powykonawczych pomiarów geodezyjnych (inwentaryzacji).

Opracował: