MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT NIE WYMAGAJACYCH POZWOLENIA NA BUDOWĘ

Przebudowa drogi powiatowej

Nr 1424Z Mieszkowice - Macierz

dz. ewid. nr: 262, 109/2, 109/1, 110/2, 138/2 obręb Bielin, gm. Moryń

Inwestor: Powiat Gryfiński

ul. Sprzymierzonych 4

74-100 Gryfino

Data wykonania, luty 2023 r.

OPIS TECHNICZNY

## 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

* Mapa do celów opiniodawczych w skali 1:500,
* Wizja w terenie,
* Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518).
* Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo Budowlane (Dz. U. 2021 poz. 2351 ze zm.),
* Obowiązujące normy i specyfikacje techniczne.

## ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 1424Z Mieszkowice – Macierz na dz. ewid. nr 262, 109/2, 109/1, 110/2, 138/2 obręb Bielin, gm. Moryń.

Planowane przedsięwzięcie ma na celu poprawę parametrów technicznych drogi, nadanie jej stałych, normatywnych parametrów geometrycznych oraz zwiększenie bezpieczeństwa   
dla wszystkich uczestników ruchu.

W ramach tego przedsięwzięcia planuje się:

* Rozbiórkę utwardzonego pobocza;
* Wykonanie koryta drogi w miejscach poszerzenia konstrukcji nawierzchni;
* Wykonanie dolnych warstw konstrukcyjnych na poszerzeniach;
* Wykonanie wyrównania istniejącej nawierzchni jezdni z mieszanki mineralno-bitumicznej AC16W w ilości minimum 125 kg/m2;
* Wykonanie warstwy wiążącej z mieszanki mineralno-bitumicznej AC16W o gr. 5 cm;
* Wykonanie górnej warstwy z betonu asfaltowego AC11S gr. 4 cm.

## ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Początek opracowania drogi nr 1424Z znajduje się w km 1+875 drogi, a koniec w km 2+875. Odcinek do przebudowy wynosi 995 m w kierunku miejscowości Macierz.

Nawierzchnia jezdni w stanie istniejącym wykonana jest z masy mineralno-bitumicznej. Obecnie jezdnia na przedmiotowym odcinku ma nieregularną szerokość w granicach 3,5 m   
z metrowym utwardzonym poszerzeniem. Kondycja nawierzchni jest zmienna na różnych odcinkach. Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo w granicy pasa drogowego.

* 1. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją o charakterze liniowym (komunikacyjnym)   
o długości 995,00 m. W wyniku zamierzenia budowlanego planuje się wymianę istniejącej nawierzchni na projektowanych odcinkach drogi powiatowej. Geometria pozioma oraz pionowa drogi dostosowana została do istniejącego przebiegu drogi.

W ramach opracowania zaplanowano przebudowę jezdni poprzez nadanie jej normatywnej szerokości 5,5 m (2 x 2,75 m). Oś jezdni, pod względem geometrycznym opracowano   
w oparciu o stan istniejący. Na projektowanym odcinku należy przygotować istniejącą nawierzchnię do ułożenia górnych warstw bitumicznych. W miejscu gdzie przekrój drogi jest węższy niż projektowany należy wykonać poszerzenia o pełnej konstrukcji jezdni.

Na całym projektowanym odcinku drogi zaprojektowano nawierzchnię w przekroju daszkowym, o nachyleniu 2%, z wyjątkiem łuków poziomych, na których nachylenie wynosi 3%, skierowane jest w kierunku wewnętrznej krawędzi łuku. Dopuszcza się zmianę nachylenia poprzecznego drogi w celu optymalizacji użycia warstwy wiążąco-wyrównawczej. Zastosowanie zmian należy uzgodnić z Inspektorem Nadzoru i uzyskać jego akceptację.

Konstrukcja projektowanej nawierzchni (wzmocnienie istniejącej jezdni):

* warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S, KR3-4, gr. 4 cm
* warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W, KR3-4 w ilości min. 125 kg/m2
* oczyszczenie istniejącej nawierzchni jezdni bitumicznej oraz wyrównanie poprzez walcowanie.

Konstrukcja poszerzenia jezdni oraz w miejscach wykonywania pełnej konstrukcji:

* warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S, KR3-4, gr. 4 cm,
* siatka szklano-węglowa o wytrzymałości na rozciąganie 120/200 kN/m (przy poszerzeniach)
* warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W, KR3-4, gr. 4 cm,
* podbudowa z mieszanki kruszyw łamanych (C90/3) niezwiązanych #0/31,5mm stabilizowanych mechanicznie gr. 20 cm,
* warstwa kruszywa stabilizowanego hydraulicznie C3/4, gr. 20 cm

Po wyprofilowaniu i zagęszczeniu podłoża gruntowego należy sprawdzić jego nośność   
z wykorzystaniem badania płytą ciężką VSS. W przypadku uzyskania wyników powyżej 50 MPa należy przyjąć konstrukcje zgodne z powyższymi zapisami. W przypadku uzyskania wyników w wartości niższej niż 50 MPa przyjętą konstrukcję nawierzchni należy skonsultować z Projektantem, Inspektorem Nadzoru oraz Inwestorem.

### 4. ODWODNIENIE

Odwodnienie projektowanych elementów odbywa się za pomocą spadków podłużnych   
i poprzecznych w przyległy teren.

5. TERENY ZIELONE

Założono profilowanie istniejących skarp oraz rowów wzdłuż drogi powiatowej   
nr 1424Z. Wszelkie podrosty oraz krzewy znajdujące się w obrębie pasa drogowego   
i kolidujące z projektowanym zagospodarowaniem pasa drogowego należy wykarczować,  
a teren oczyścić, wyprofilować i zahumusować.

### WARUNKI GRUNTOWO-WODNE

Na podstawie warunków gruntowo-wodnych występujących w obrębie przedmiotowej inwestycji przyjęto grupę nośności podłoża jako G4. W gruncie do głębokości 2,0 m występują piaski gliniaste oraz piaski pylaste. Zwierciadło wody gruntowej nie zostało nawiercone do głębokości 1,7 m p.p.t.

1. ZABEZPIECZENIE ISTNIEJĄCEGO UZBROJENIA

Przed rozpoczęciem robót budowlanych Wykonawca ma obowiązek uzgodnić   
z Właścicielami sieci sposób zabezpieczenia, a także ustanowić nadór właścicielski na czas prowadzonych robót budowlanych.

1. INFORMACJE W ZAKRESIE OCHRONY KONSERWA TORSKIEJ

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami objętymi ochrona konserwatorską stanowisk archeologicznych.

### INNE

* Inwestycja nie będzie źródłem hałasu, powodować emisji drgań, a także nie będzie wytwarzać żadnego rodzaju promieniowania, a nawierzchnię chodnika należy wykonać   
  z materiałów posiadających atesty dopuszczające do stosowania w budownictwie.
* Teren zagospodarowania nie jest objęty nadzorem Konserwatora Zabytków i nie leży   
  w granicach terenu górniczego oraz nie podlega jego oddziaływaniu.
* Rozpoczęcie i prowadzenie robot winno odbywać się zgodnie z obowiązującymi przepisami, warunkami i uzgodnieniami, obowiązującymi normami i zasadami wiedzy technicznej. Kierujący robotami winien ściśle przestrzegać wydanych uzgodnień   
  i zawartych w nich obostrzeń.
* Ewentualne uzasadnione zmiany wprowadzone do projektu, wynikłe w trakcie wykonawstwa powinny być uzgodnione z Inwestorem i Projektantem oraz naniesione do projektu tak, aby mogły stanowić materiał inwentaryzacyjny. Po zakończeniu robot należy sporządzić geodezyjny pomiar powykonawczy zrealizowanego obiektu.