

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany „Przebudowy drogi dojazdowej do Powiatowego Centrum Opiekuńczo - Mieszkalnego w Mławie”, na terenie o numerach ewidencyjnych: 10-4008/2, 10-4008/5, 10-4008/6, 10-4008/10, obręb nr 10 – Miasto Mława, jednostka ewidencyjna 141301-1. powiat mławski, województwo mazowieckie.

1.1. Inwestor

POWIAT MŁAWSKI, 06-500 MŁAWA, UL. WŁADYSŁAWA STANISŁAWA REYMONTA 6

1.2. Wykonawca dokumentacji technicznej

Pracowania projektowa – TD Projekt Tomasz Dusiński, ul. K.K. Baczyńskiego 10, 06-500 Mława

Projektanci i sprawdzający:

- Projektant branży drogowej: - mgr inż. Tomasz Dusiński, upr. proj. nr MAZ/0013/PWBD/18, MAZ/BD/0462/18
- Sprawdzający branży drogowej: - mgr inż. Andrzej Dusiński, upr. proj. nr 7342/Cie-101/94 MAZ/BD/1332/01

2. Podstawa opracowania

Dokumentację projektową opracowano na zlecenie Powiatu Mławskiego, ul. Wł. S. Reymonta 10, 06-500 Mława. w oparciu o:

- ◇ mapy do celów opiniodawczych,
- ◇ pomiary sytuacyjno-wysokościowe przeprowadzone w terenie przez projektantów,
- ◇ ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 (Dz. U. z 2020 r. poz. 471 z dnia 13.02.2020.z późn. zm)
- ◇ 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. z 2019 r. poz. 1643 z 29 sierpnia 2019 r.)
- ◇ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r.)
- ◇ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego... (Dz. U. Nr 130. poz. z 1207 z dnia 08.06. 2004)
- ◇ inne przepisy dotyczące projektowania dróg oraz literatura techniczna i stosowane rozwiązania
- ◇ uzgodnienia z Inwestorem

3. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi dojazdowej do Powiatowego Centrum Opiekuńczo - Mieszkalnego w Mławie, polegająca w części drogowej na wykonaniu robót rozbiórkowych, robót ziemnych, warstwy odsączającej z piasku, podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, ustawieniu krawężników i obrzeży, ułożeniu warstwy nawierzchni jezdni z kostki brukowej betonowej, wykonaniu chodnika z kostki betonowej brukowej i wykonaniu trawników. Projektowana droga będzie służyła obsłudze Powiatowego centrum Opiekuńczo - Mieszkalnego oraz warsztatom szkolnym Technikum Budowlanego w Mławie.

4. istniejące zagospodarowanie terenu

Projektowana droga dojazdowa w chwili obecnej posiada utwardzony zjazd o nawierzchni bitumicznej z drogi wewnętrznej na długości 13 m i dalej nawierzchnie gruntową. Droga wewnętrzna jest oddzielona od budynku warsztatów szkolnych opaską zmiennej szerokości z płytek chodnikowych i kostki brukowej zamkniętych obrzeżem betonowym. W obszarze objętym opracowaniem występuje sieć uzbrojenia w postaci: wodociągu, kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej, gazociągu, sieci elektrycznej i sieci telekomunikacyjnej.

5. Określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu.

5.1. Układ drogowy

Projektuje się jezdnię szerokości 5,00 m zamkniętą obustronnym krawężnikiem lekkim z chodnikiem wzdłuż budynku warsztatowego na odcinku do km 0+000,00 do km 0+089,47 szerokości 2,00 m, przylegającym do ściany budynku. Na odcinku od km 0+089,47 do km 0+110,00 projektuje się jezdnię szerokości 5,00 m i chodnik wzdłuż ściany budynku szerokości 1,50 m oddzielony od jezdni trawnikiem szerokości 3,77 m. Projektuje się ustawienie krawężnika lekkiego i ustawienie go zgodnie z planem zagospodarowania.

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- | | |
|--|----------|
| - klasa drogi | - D |
| - nośność podłoża | - G1 |
| - głębokość przemarzania | - 1,00 m |
| - konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego | - KR 1 |
| - szerokość nawierzchni | - 5,00 |
| - spadek poprzeczny nawierzchni jednostronny | - 2 % |

Projektowana droga przebiega po śladzie istniejącej drogi o nawierzchni naturalnej gruntowej. Niweletę nawierzchni drogi zaprojektowano w taki sposób, aby dowiązać się do istniejących zjazdów i przyległego terenu, jednocześnie zapewniając odwodnienie drogi. Spadek podłużny wynosi od 0,8 % do 1,0 %. Rzędne projektowanej nawierzchni w osi zawierają się w granicach od 155,14 do 155,58 m, a więc przewyższenie wynosi 0,44 m. W załamania niwelety nie wpisywano łuków pionowych. Szczegółowe rzędne oraz spadki podano na przekroju podłużnym i przekrojach poprzecznych. Rzędne stanu istniejącego oraz projektowane dowiązano w oparciu o szczegółowe pomiary sytuacyjno - wysokościowe do sieci państwowej.

Geotechniczne warunki posadowienia obiektów budowlanych

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r (Dz. U. 2012 poz. 463 ze zm.) projektowany obiekt należy do pierwszej kategorii geotechnicznej, która obejmuje posadowienie niewielkich obiektów budowlanych, o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych

Geotechniczne warunki posadowienia obiektów ustalono w oparciu o:

- analizie danych archiwalnych,
- obserwacji geodezyjnej zachowania się obiektów sąsiednich
- wykopów sondażowych i analizy makroskopowej podłoża przeprowadzonych przez uprawnionego geologa.

Na podstawie wykonanych otworów badawczych ustalono, iż w podłożu projektowanej rozbudowy generalnie pod nasypem budowlanym występują grunty sypkie (piaski pylaste i piaski drobne) o grubości ca 1,10 m, zalegające na gruntach mało- i średniospoistych. Na podstawie wykonanych otworów badawczych ustalono, iż od powierzchni występują holocenijskie grunty nasypowe. Grunty plejstocenijskie, zalegające pod gruntami holocenijskimi, zostały zdeponowane podczas zlodowacenia środkowopolskiego i stanowią fragment denudowanej wysoczyzny morenowej płaskiej, przykrytej cienką warstwą zasłaniającą się osadów deluwialnych (zmywów powierzchniowych) oraz osadów sandrowych. Na całym terenie wykonanych badań stwierdzono podobny profil przewierczalnych gruntów. Generalnie od powierzchni terenu występuje nasyp budowlany i niebudowlany, zbudowany z pospółki i piasków. Generalnie na całym terenie objętym badaniami stwierdzono zwierciadło wód gruntowych na głębokości przeważnie 1,20 m p.p.t. Ze względu na zakres wahań wód gruntowych na całym terenie objętym badaniami występują warunki wodne dobre. Na całym terenie objętym badaniami występują grunty grupy nośności G1.

Konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano przekrój normalny dla całego odcinka drogi, na którym przedstawiono wymiary i konstrukcję wszystkich projektowanych elementów. W założeniach projektowych przyjęto zastosowanie tradycyjnych materiałów i typowych technologii występujących w budownictwie drogowym.

Projektuje się konstrukcję nawierzchni dla ruchu KR 1 z załącznika Nr 5 Rozporządzenia 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. Nr 43 z 14 maja 1999 r.):

Nawierzchnię jezdni projektuje się wykonać jak niżej:

- kostka betonowa brukowa grubości 8 cm
- podsypka piaskowa grubości 3 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego o ciągłym, uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm
- warstwa mrozochronna z piasku grubości 15 cm.
- istniejące podłoże gruntowe

Nawierzchnię chodnika projektuje się wykonać jak niżej:

- kostka betonowa brukowa grub. 6 cm
- posypka cementowo - piaskowa 1:4 grubości 3 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego o ciągłym, uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm
- warstwa mrozochronna z piasku grubości 15 cm.

W celu odprowadzenia wody do planowanego wpustu deszczowego (w oddzielnym opracowaniu) projektuje się nowe elementy odwodnienia.

Nawierzchnia projektowanej jezdni oddzielona od terenu przyległego i od chodnika krawężnikiem lekkim 15x30x100 cm ustawionym na ławie betonowej z oporem. Chodnik oddzielony od pasa zieleni obrzeżem betonowym 8x30x100 cm. Należy wyregulować wysokościowo studnie kanalizacji deszczowej, sanitarnej oraz zawory.

5.2. Odwodnienie

Projekt odwodnienia zawarto w oddzielnym opracowaniu.

6. Wykaz nieruchomości znajdujących się w liniach rozgraniczających teren

Inwestycja będzie realizowana na działkach 10-4008/2, 10-4008/5, 10-4008/6, 10-4008/10 obręb nr 10 – Miasto Mława będącej w zarządzie Starostwa Powiatowego w Mławie.

7. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu zamyka się w obrębie działek nr 10-4008/2, 10-4008/5, 10-4008/6, 10-4008/10.

8. Ustalenia dotyczące ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej

Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się w strefie historycznego układu urbanistycznego miasta Mława i nie jest wpisana do rejestru zabytków nieruchomych województwa mazowieckiego oraz nie jest objęta ochroną konserwatorską.

9. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi

Obszar oddziaływania inwestycji zamyka się w granicach działek nr 10-4008/2, 10-4008/5, 10-4008/6, 10-4008/10 obręb nr 10 – Miasto Mława. Inwestycja nie narusza interesów właścicieli działek sąsiednich. Planowana inwestycja nie powoduje wzrostu uciążliwości dla terenów sąsiednich.

W obrębie terenu inwestycji nie występują obszary ograniczonego użytkowania. Projektowana przebudowa nie stwarza zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników. Budowa parkingu nie będzie miała wpływu na zagospodarowanie przyległych terenów, gdyż przebiegać będzie przez tereny już urządzone. Wpłynie na poprawę obsługi komunikacyjnej przystających terenów a także poprawiona zostanie estetyka tego obszaru. Projektowana przebudowa po jej zrealizowaniu nie spowoduje powstania obszaru ograniczonego użytkowania jak również istotnych zmian w sposobie użytkowania terenu. Planowana inwestycja nie spowoduje wzrostu emisji hałasu, pyłów, odorów itp. Ogólnie oddziaływanie na środowisko, które wystąpi w fazie realizacji przedsięwzięcia można scharakteryzować jako chwilowe, nieciągłe, o niewielkim natężeniu, skoncentrowane na placu budowy. W trakcie realizacji inwestycji planuje się prowadzenie robót budowlanych przy budowie wyłącznie w porze dziennej w godzinach 7-22⁰⁰ dla zminimalizowania wpływu hałasu na otoczenie pochodzącego z pracy maszyn budowlanych (koparki, walce, środki transportowe i inne). Wzrost emisji spalin z maszyn budowlanych nie przekroczy dopuszczalnych norm ze względu na charakter prac. Wykonywane wykopy spowodują chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenie walorów krajobrazowych w obrębie prowadzonych prac. Proces realizacji przedsięwzięcia pociągnąć może za sobą powstawanie odpadów takich jak nadmiar ziemi powstały z wykopu. Aby zapobiec degradacji walorów krajobrazowych odpady te będą usuwane z miejsca powstania i gromadzone w wyznaczonym miejscu (teren budowy, bazy wykonawcy), a następnie przekazane odbiorcy odpadów.

Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstanie negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmiana stosunków wodnych
- rozdzielenie pól
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Przebudowa nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie w skutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów. Planowana budowa parkingu nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej, a także nie będzie miała wpływu na faunę.

10. Obronność państwa

Przedmiotowa inwestycja dotyczy przebudowy, która nie ma znaczenie dla obronności państwa i nie koliduje z potrzebami operacyjno-obronnymi Sił Zbrojnych RP ani wojskową infrastrukturą telekomunikacyjną.

11. Obszar szkód górniczych

Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się na terenie objętym szkodami górniczymi.

12. Komunikacja dla niepełnosprawnych

W niniejszym opracowaniu nie zastosowano żadnych rozwiązań powodujących uciążliwości dla niepełnosprawnych.

13. Technologia robót

Technologię robót oraz wymagania dotyczące materiałów, sprzętu, transportu, obmiarów, badań laboratoryjnych, warunków odbioru robót przedstawiono w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

UWAGI:

1. Wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi normami, instrukcją producen-

tów i przepisami oraz ze szczególnym uwzględnieniem przepisów BHP.

2.Przed przystąpieniem do robót w pasie drogowym wykonawca zobowiązany jest do uzyskania projektu organizacji ruchu na czas budowy oraz zgłoszenia i uzyskania pozwolenia na zajęcie pasa drogowego u zarządcy terenu.

3.Na budowie należy stosować materiały i urządzenia posiadające wymagane:

- certyfikaty na znak bezpieczeństwa
- certyfikaty zgodności z PN lub aprobatami technicznymi
- deklaracje zgodności z PN lub aprobatami technicznymi.

Stosowanie materiałów i urządzeń nie posiadających w/w certyfikatów i deklaracji zgodności z obowiązującymi przepisami, jest niedopuszczalne.

4.Przed przystąpieniem do robót kierownik budowy zobowiązany jest dostarczyć inwestorowi (inspektorowi nadzoru) „Program Zapewnienia Jakości” (PZJ) dotyczący sposobu realizacji inwestycji.

autor projektu: