

Załącznik do zgłoszenia robót dla zadania

Remont drogi powiatowej nr 1285N Sobiewola –  
Goryń-Krzywka (gr. woj.) odc. km 0+012,5 – 0+898,5

egz.3

**RODZAJ OPRACOWANIA** Opis techniczny – załącznik do zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę.

**OBIEKT** Droga powiatowa nr 1285N Sobiewola – Goryń-Krzywka (gr. woj.) .

**INWESTOR** Powiatowy Zarząd Dróg w Iławie, ul. T. Kościuszki 33A, 14-200 Iława

**TEMAT** Remont drogi powiatowej nr 1285N Sobiewola – Goryń-Krzywka (gr. woj.) odc. km 0+012,5 – 0+898,5

**ADRES** Działki nr 64, 66, 68/2, 117, 130, 133, 134/2, 136/2 obręb 17 Sobiewola

**BRANŻA** drogowa : CPV - 45 23 31 20-6

**Kategoria obiektu budowlanego** IV, XXV

STAROSTWO POWIATOWE W IŁAWIE  
Załącznik Nr .....  
stanowiący integralną część  
ZAŚWIADCZENIA  
Znak: 241.64/13.155.2019.RK  
z dnia 2019.04.11

OPRACOWAŁ

DYREKTOR  
Powiatowego Zarządu Dróg w Iławie

mgr inż. *Lech Tatarek*

kwiecień 2019

## OPISTEMATYCZNY

do projektu: Remont drogi powiatowej nr 1285N Sobiewola – Goryń-Krzywka (gr. woj.)  
odc. km 0+012,5 – 0+898,5

### 1. Przedmiot inwestycji:

Remont drogi powiatowej nr 1285N Sobiewola – Goryń - Krzywka (gr. woj.) odc. km 0+012,5 – 0+898,5  
(w ramach istniejącego pasa drogowego)

- remont jezdni – nawierzchnia z betonu asfaltowego
- przebudowa zjazdów na posesje,
- umocnienie poboczy kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie.
- odtworzenie istniejących rowów przez ich odmulenie,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,

### 2. Istniejący stan zagospodarowania

#### **2.1. Elementy infrastruktury.**

- jezdnia – istniejąca asfaltowa o szer. ok. 5,0 m,
- kanalizacja burzowa - brak,
- kanalizacja sanitarna - istniejąca,
- sieć gazowa - brak,
- sieć wodociągowa - istniejąca,
- sieć telekomunikacyjna – istniejąca,
- sieć energetyczna - istniejąca,

#### **2.2. Elementy infrastruktury.**

Odcinek drogi powiatowej nr 1285N przeznaczony do remontu znajduje się na terenie gminy Kisielice w powiecie iławskim w województwie warmińsko - mazurskim. W ramach zadania przewidziano do remontu odcinek drogi o długości 886,00 mb. Początek opracowania znajduje się w msc. Sobiewola (skrzyżowanie z drogą krajową nr 16 ). Obecnie droga posiada nawierzchnię asfaltową o szer. 5,0 m . Droga posiada odwodnienie powierzchniowe do rowów przydrożnych.

Przepisy prawa w oparciu o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektów

Numer ewidencyjny	Podstawa formalno-prawna włączenia do obszaru objętego oddziaływaniem	Uwagi
nr 64, 66, 68/2, 117, 130, 133, 134/2, 136/2 obręb 17 Sobiewola,	Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zmianami)	istniejący pas drogowy

#### **2.3. Jezdnia**

Na terenie inwestycji występuje jezdnia o nawierzchni asfaltowej szerokości 5,0 m. Nawierzchnia w złym stanie technicznym z licznymi spękaniem i ubytkami.

#### **2.4. Chodnik**

Na odcinkach objętych projektem ruch pieszy odbywa się poboczem drogi.

#### **2.5. Zjazdy na posesje**

Sąsiadujące z drogą działki są obsługiwane przez zjazdy na posesje o nawierzchni gruntowej.

## 2.6. Istniejące elementy infrastruktury:

Sieć wodociągowa, sieć kanalizacyjna, sieć telekomunikacyjna, sieć elektryczna. Zakres realizowanych prac nie wpłynie na zmianę lokalizacji elementów drogi (jezdni, zjazdu) w stosunku do istniejących sieci.

## 2.7. Ukształtowanie terenu

Ukształtowanie terenu na większości odcinka jest łagodne.

## 2.8. Rozbiórki

Nie planuje się prac rozbiórkowych.

## 3. Elementy projektowane

Celem niniejszego opracowania jest poprawa stanu technicznego nawierzchni jezdni i zjazdów oraz uporządkowania pasa drogowego łącznie z wzmocnieniem poboczy.

Dane techniczne projektowanej drogi:

- długość odcinka - 886,00 m
- droga klasy - L
- kategoria ruchu – KR2
- szerokość jezdni – 5,0 m

### 3.1. remont jezdni, zjazdów na posesje .

Zaprojektowano remont istniejącej jezdni o nawierzchni z asfaltobetonu o szer. 5,0 m. Trasa drogi w planie jak i w przekroju podłużnym została dostosowana do istniejącego odcinka drogi, oraz konfiguracji terenu. Oś drogi remontowanej dopasowano do istniejącego stanu drogi, niweletę drogi należy prowadzić w nawiązaniu do istniejącej jezdni.

Nawierzchnie jezdni zaprojektowano z asfaltobetonu. Przekrój poprzeczny jezdni zaprojektowano jako daszkowy - spadki poprzeczne należy nawiązać do istniejącej nawierzchni drogi.

Przy jezdni zaprojektowano pobocza gruntowe szerokości 1,1 m wzmocnione kruszywem stabilizowanym mechanicznie 0/31,5.

#### **Jezdnia – konstrukcja**

- szerokość jezdni 5,0 m
- spadek poprzeczny , daszkowy
- projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni :
  - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 100 kg/m<sup>2</sup> - gr. 4cm,
  - skropienie międzywarstwowe
  - warstwa wiążąco – profilująca z betonu asfaltowego AC11P 100 kg/m<sup>2</sup> – gr. 5 cm,
  - skropienie międzywarstwowe,
  - istniejąca konstrukcja,

#### **Zjazdy - konstrukcja**

- istniejące zjazdy gruntowe, projektowana przebudowa, nawierzchnia z betonu asfaltowego :
  - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 125 kg/m<sup>2</sup> – gr. 5cm
  - podbudowa: kruszywo stabilizowane mechanicznie – gr. 20 cm.
  - warstwa odsączająca z piasku – gr. 20 cm.
- istniejące zjazdy gruntowe, projektowana przebudowa, nawierzchnia z kostki betonowej. :
  - nawierzchnia z kostki betonowej - gr. 8cm
  - podsypka piaskowo – cementowa – gr. 4 cm

- podbudowa: kruszywo stabilizowane mechanicznie lub beton B7,5 – gr. 20 cm.
- warstwa odsączająca z piasku – gr. 20 cm.

#### **Pobocza**

- projektuje się wzmocnienie poboczy gruntowych na szer. 1,1 m kruszywem 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie – grubość po zagęszczeniu 15 cm.

#### **3.2. Oznakowanie docelowe.**

Zaprojektowano wymianę oznakowania zgodnie z projektem zmiany stałej organizacji ruchu.

#### **3.3. Odwodnienie jezdni.**

Remont drogi nie zmienia układu spływu wód deszczowych. Wielkość zlewni pozostaje bez zmian. Wszystkie wody zostają odprowadzone powierzchniowo do istniejącego systemu odwodnienia terenu w postaci istniejących rowów drogowych.

#### **4. Ochrona środowiska.**

##### **4.1. W związku ze średnim nasileniem ruchu w trakcie przebudowy i po dokonaniu przebudowy zastosowano:**

- projektowane nawierzchnie drogowe szczelne, nie pylne
- odwodnienie w postaci rowów drogowych .
- podczas realizacji należy zapewnić rozwiązania techniczne i technologiczne zapewniające ochronę gruntu i wód podziemnych przed zanieczyszczeniami a tym samym ograniczyć ich negatywny wpływ na środowisko i zdrowie ludzi.
- należy zapewnić ochronę środowiska naturalnego poprzez zapewnienie wykorzystania terenu w minimalnym zakresie.
- na terenie budowy utrzymać stały porządek, plac budowy oznakować głównie w zakresie ostrzeżenia przed zagrożeniami i wyznaczenia placów składowych i manewrowych.

##### **4.2. Roślinność**

- usunięcie chwastów i zakrzaczeń z pasa drogowego nie objętych żadną formą ochrony.
- Drzewa znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych robót należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem.

##### **4.3. Ochrona wód**

Projekt przewiduje ochronę wód poprzez:

- projektowane nawierzchnie drogowe szczelne, nie pylne
- odwodnienie w postaci rowów drogowych

Wymogi dla Wykonawcy robót:

- sprzęt budowlany musi posiadać atesty dokumenty dopuszczające do ruchu, zabezpieczenia przed emisją nadmiaru spalin, hałasu
- masy ziemi z wykopów należy wywieźć na wysypisko wskazane przez Inwestora
- niewielkie ilości odpadów komunalnych z zaplecza budowy należy wywieźć na wysypisko wskazane przez Inwestora

##### **4.4. Przygotowanie gruntu**

Na terenie inwestycji znajduje się warstwa ziemi (humus) , która zostanie zdjęta w trakcie wykonywania prac rozbiórkowych. Zdjęty humus należy zmagazynować a po zakończeniu robót drogowych wykorzystać do rozścielenia nowych trawników. Ziemię pod trawniki należy rozścielić warstwa grubości 10 cm

#### 4.5. Skarpy

W miejscu dużej niwelacji terenu (wykopy i nasypy) należy zagospodarować skarpy ze skosem 1:1,5. Należy odbudować, oczyścić rowy na całym odcinku drogi.

#### 4.6. Uporządkowanie terenu

Po remoncie należy uporządkować teren, dowieźć i rozścielić ziemię urodzajną na trawniki

**4.7. Klasa drogi nie ulega zmianie jak również sposób oddziaływania na sąsiednie nieruchomości nie ulegnie zwiększeniu.**

**5. Zestawienie powierzchni i ilości zgodne z przedmiarem robót.**

#### 6. Stan prawny

Zarządcą pasa drogowego jest Zarząd Powiatu Ławskiego w imieniu którego działa Powiatowy Zarząd Dróg w Ławie. Właścicielem pasa drogowego jest Powiat Ławski i Gmina Kisielice. PZD Ława dysponuje terenem w zakresie wykonywania zadań zarządcy dróg publicznych oraz posiada zgodę na przeprowadzenie prac na działkach należących do Gminy Kisielice.

DYREKTOR  
Powiatowego Zarządu Dróg w Ławie

*mgr inż. Lech Tatarek*