

## ***I. CZĘŚĆ OPISOWA***

## **Spis treści:**

### **I. CZĘŚĆ OPISOWA**

<b>1 Podstawa opracowania.....</b>	<b>4</b>
<b>2 Materiały wyjściowe do sporządzenia dokumentacji.....</b>	<b>4</b>
<b>3 Uzasadnienie celowości inwestycji.....</b>	<b>5</b>
<b>4 Opis stanu istniejącego oraz funkcja drogi i sposób zagospodarowania przyległego terenu. ....</b>	<b>5</b>
<b>5 Lokalizacja projektowanej inwestycji .....</b>	<b>5</b>
<b>6 Cel, zakres opracowania oraz parametry techniczne projektowanej drogi. ....</b>	<b>5</b>
6.1 Droga w planie i przekroju .....	6
6.2 Powiązanie drogi z układem dróg publicznych .....	7
6.3 Zmiany w infrastrukturze zagospodarowania terenu .....	7
6.4 Konstrukcja nawierzchni dróg, ścieżek rowerowych i chodników .....	7
6.5 Oznakowanie poziome i pionowe.....	8
6.6 Odwodnienie drogi .....	9
6.7 Bariery ochronne .....	9
6.8 Roboty ziemne .....	10
6.9 Roboty rozbiórkowe.....	10
6.10 Warunki gruntowo - wodne .....	11
<b>7 Objazdy tymczasowe na czas realizacji inwestycji .....</b>	<b>11</b>
<b>8 Grunty zajmowane pod inwestycję .....</b>	<b>11</b>
<b>9 Przebudowa i budowa urządzeń towarzyszących.....</b>	<b>11</b>
<b>10 Interesy osób trzecich .....</b>	<b>12</b>
<b>11 Uwagi końcowe.....</b>	<b>12</b>

## **1 Podstawa opracowania**

**Projekt Wykonawczy „Rozbudowa skrzyżowania drogi powiatowej nr 1412G z ulicą Wczasową na skrzyżowanie typu rondo w miejscowości Koleczkowo”** opracowano na podstawie :

- umowy między Inwestorem a Wykonawcą nr 23/SA/2020 z dnia 14.04.2020 r. - zawartej przez Powiat Wejherowski reprezentowany przez Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego i Transprojekt Gdański Sp. z o. o..

Przedsięwzięcie dla którego opracowano projekt polega na budowie skrzyżowania typu rondo wraz z przebudową dróg na dojeździe do skrzyżowania oraz przebudowie infrastruktury towarzyszącej

## **2 Materiały wyjściowe do sporządzenia dokumentacji.**

- [1] Umowa nr 23/SA/2020 z dnia 14.04.2020 r.. dotycząca opracowania projektu budowlanego oraz wykonawczego wraz z materiałami przetargowymi i innymi dokumentami niezbędnymi do złożenia wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych dla zadania pn.: „Rozbudowa skrzyżowania drogi powiatowej nr 1412G z ulicą Wczasową na skrzyżowanie typu rondo w miejscowości Koleczkowo”.
- [2] Projekt Budowlany pod nazwą „Budowa drogi ekspresowej S6 Słupsk – Gdańsk na odcinku Bożepole Wielkie – początek Obwodnicy Trójmiasta” Zadanie 3: w. Szemud (bez węzła) - w. Gdynia Wielki Kack (z węzłem)” Odcinek 1.
- [3] Aktualna mapa do celów projektowych wykonana przez firmę GEOPARTNER Inżynieria sp. z o.o..
- [3] Dokumentacja geologiczna wykonana przez INGEO sp. z o.o. Gdynia.
- [4] Mapy ewidencji gruntów w skali 1:5 000.
- [5] Wizja lokalna w terenie
- [6] Obowiązujące normy i przepisy w szczególności:
  - Ustawa z dnia 10.04.2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz.U. 2018r. poz.1474) z późniejszymi zmianami;
  - Ustawa z dnia 07.07.1994r. prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. 2020r. poz.1333) z późniejszymi zmianami;
  - Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11.09.2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (tekst jednolity Dz.U. 2020r. poz.1609) z późniejszymi zmianami;
  - Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (tekst jednolity Dz.U. 2012r. poz.463) z późniejszymi zmianami;
  - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz.124) z późniejszymi zmianami;
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 01.08.2019 r zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;

- Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. 2018 poz. 2068).

Zastosowane w projekcie rozwiązania techniczne są zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi i nie wymagają odstępstw o których mowa w art. 9 *Prawa budowlanego*.

Wszystkie zastosowane w projekcie rozwiązania techniczne spełniają określone przepisami warunki do poruszania się osób niepełnosprawnych i starszych.

### **3 Uzasadnienie celowości inwestycji.**

Celem budowy skrzyżowania typu rondo jest usprawnienie ruchu na skrzyżowaniu drogi powiatowej nr 1412G z ulicą Wczasową oraz poprawienie bezpieczeństwa pieszych poprzez budowę chodnika wzdłuż ww. dróg.

### **4 Opis stanu istniejącego oraz funkcja drogi i sposób zagospodarowania przyległego terenu.**

#### **Stan istniejący.**

W stanie istniejącym ruch na skrzyżowaniu drogi powiatowej 1412G z ulicą Wczasową (droga gminna nr 151025G) odbywa się poprzez skrzyżowanie w kształcie litery T. Ponadto ulica Wczasowa przy tym skrzyżowaniu jest przebudowywana w ramach „Budowy drogi ekspresowej S6 Słupsk – Gdańsk na odcinku Bożepole Wielkie – początek Obwodnicy Trójmiasta” Zadanie 3: w. Szemud (bez węzła) - w. Gdynia Wielki Kack (z węzłem)” Odcinek 1.

#### **Zagospodarowanie terenu.**

Projektowane skrzyżowanie zlokalizowane jest na terenie województwa pomorskiego na terenie powiatu wejherowskiego, gmina Szemud (obręb 0009 Kamień i obręb 0011 Koleczkowo). Skrzyżowanie znajduje się w miejscu mało zurbanizowanym w miejscowości Koleczkowo i łączy drogę powiatową 1412G (Kamień-Gdynia) z drogą gminą 151025G (Koleczkowo - Bożanka).

### **5 Lokalizacja projektowanej inwestycji**

Inwestycja zlokalizowana jest w północnej części Polski, w województwie pomorskim, powiecie wejherowskim, na terenie Gminy Szemud. Rozbudowa skrzyżowania drogi powiatowej 1412G z ulicą Wczasową znajduje się w obrębach: 0009 Kamień i 0011 Koleczkowo.

### **6 Cel, zakres opracowania oraz parametry techniczne projektowanej drogi.**

Projektowana jest rozbudowa skrzyżowania drogi powiatowej nr 1412G z ulicą Wczasową na skrzyżowanie typu rondo. Celem niniejszego opracowania jest w ramach „Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych” uzyskanie dla całego zadania decyzji o zezwoleniu na realizację przedmiotowej inwestycji.

Inwestycja zlokalizowana jest w północnej części Polski, w województwie pomorskim, powiecie wejherowskim, na terenie Gminy Szemud.

Przyjęte w projekcie założenia wiążą się z skrzyżowaniem typu rondo na skrzyżowaniu dróg powiatowych wraz z niezbędną infrastrukturą drogową. Planowana inwestycja zostanie włączona w układ dróg lokalnych. Wszystkie elementy opracowania dotyczące uzbrojenia terenu i elementów projektowanych branży drogowej zostały zbiorczo przedstawione na planie PZT oraz szczegółowo

w opracowaniach branżowych. Rozwiązania szczegółowe dotyczące każdej z branż zostały pokazane w opracowanych branżowych t.j. projektach architektoniczno-budowlanych.

Parametry techniczne projektowanego odcinka drogi powiatowej 1412G są następujące:

- Klasa techniczna – Z
- Prędkość projektowa  $V_p$  – 40 km/h
- Kategoria ruchu – KR3
- Dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 100 kN
- Liczba jezdni - 1
- Szerokość jezdni – 6,00 m
- Szerokość pasa ruchu – 2x3,00 m
- Szerokość chodnika – 2,05m
- Szerokość pobocza – 1,00 (lub większa w miejscach lokalizacji urządzeń BRD)
- Pochylenia poprzeczne drogi na prostej – spadek obustronny 2%

Parametry techniczne projektowanego odcinka ul. Wczasowej (drogi gminnej 151025G) są następujące:

- Klasa techniczna – L
- Prędkość projektowa  $V_p$  – 40 km/h
- Kategoria ruchu – KR2
- Dopuszczalne obciążenie nawierzchni – 100 kN
- Liczba jezdni - 1
- Szerokość jezdni – 5,50 m
- Szerokość pasa ruchu – 2x2,75 m
- Szerokość chodnika – 2,0m
- Szerokość pobocza – 0,75 (lub większa w miejscach lokalizacji urządzeń BRD)
- Pochylenia poprzeczne drogi na prostej – spadek jednostronny 2%

Parametry techniczne projektowanego ronda Koleczkowo są następujące:

- Klasa techniczna – Z
- Średnica wyspy środkowej 7,5 m
- Średnica wyspy zewnętrznej 30 m
- Szerokość jezdni 6,0 m
- Szerokość pierścienia 1,5 m
- Szerokość pobocza min. 1,00 m
- Szerokość chodnika 2,0 m
- Obciążenie na oś 100 kN
- Kategoria ruchu KR 3

## **6.1 Droga w planie i przekroju**

Projektowana droga powiatowa 1412G w planie i przekroju spełnia parametry geometryczne dla dróg o prędkości projektowej 40 km/h. W przekroju podłużnym drogi powiatowej 1412G projektowane są trzy łuki pionowe: w łuki wklęsłe o promieniach  $R=600m$  i łuk wypukły o

promieniu 1525 m. Maksymalny spadek podłużny wynosi 8,50%. Dla zapewnienia poprawnego odwodnienia drogi, zaprojektowano spadek daszkowy jezdni o wartości 2%. Przekrój poprzeczny drogi pokazano na rysunku przekroju normalnego.

Projektowana droga gminna 151025G (ul. Wczasowa) w planie i przekroju spełnia parametry geometryczne dla dróg o prędkości projektowej 40 km/h. W przekroju podłużnym drogi gminnej projektowane zaprojektowano łuk wklęsły o promieniu  $R=600\text{m}$ . Maksymalny spadek podłużny wynosi 6,00%. Dla zapewnienia poprawnego odwodnienia drogi, zaprojektowano spadek jednostronny jezdni o wartości 2%. Przekrój poprzeczny drogi pokazano na rysunku przekroju normalnego.

## **6.2 Powiązanie drogi z układem dróg publicznych**

Droga powiatowa nr 1412G przebiega od skrzyżowania z drogą nr 1405G w miejscowości Kamień, przez miejscowość Koleczkowo, do granicy Powiatu Wejherowskiego i m. Gdynia. Natomiast droga gminna 151025G (ul. Wczasowa) przebiega od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1412G w miejscowości Koleczkowo do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1405G w miejscowości Bożanka.

## **6.3 Zmiany w infrastrukturze zagospodarowania terenu**

Realizacja analizowanej inwestycji wraz z przebudową infrastruktury drogowej nie spowoduje znaczących zmian w sposobie użytkowania terenów przyległych do drogi. W ramach budowy drogi przewidziano również przebudowę wszystkich niezbędnych istniejących sieci i instalacji kolidujących z inwestycją.

## **6.4 Konstrukcja nawierzchni dróg, ścieżek rowerowych i chodników**

Konstrukcja nawierzchni drogi zaprojektowana została zgodnie z Katalogiem Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych z 2014r. w zależności od grupy nośności podłoża i kategorii ruchu. Podłoże zostało zakwalifikowane do grupy nośności G4 zgodnie z katalogiem.

Dla drogi powiatowej nr 1412G zaprojektowano konstrukcję nawierzchni dla grupy nośności podłoża G4 jako podatną wg KTNPiP Tablica 9.1 Typ A1 dla kategorii ruchu KR3 w układzie warstw jak niżej :

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S – 4 cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – 5 cm
- Podbudowa asfaltowa z betonu asfaltowego AC22P – 7cm
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3 – 20 cm

Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla dróg kategorii ruchu KR3 przyjęto zgodnie z KTNPiP Tablicą 8.3 Typ 7:

Grupa nośności podłoża G4

- ✓ 22 cm - warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2
- ✓ 25 cm - warstwa ulepszonego podłoża z gruntu stab. spoiwem hydraulicznym C 0,4/0,5

Dla powyższych konstrukcji dla ruchu KR3 zostały zapewnione warunki mrozoodporności konstrukcji.

Dla drogi gminnej 151025G (ul. Wczasowa) zaprojektowano konstrukcję nawierzchni dla grupy nośności podłoża G4 jako podatną wg KTNPiP Tablica 9.1 Typ A1 dla kategorii ruchu KR2 w układzie warstw jak niżej :

- ✓ 4cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S,
- ✓ 8cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W,
- ✓ 20 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3.

Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni dla dróg kategorii ruchu KR2 przyjęto zgodnie z KTNPiP Tablicą 8.4 Typ 10:

Grupa nośności podłoża G4 (\*)

- ✓ 30+3 cm - warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego spoiwem C1,5/2

(\*) – grubości warstw zwiększone z uwagi na konieczność zapewnienia wymaganej katalogiem odporności nawierzchni na wysadziny.

Dla chodników przyjęto konstrukcję jak niżej:

Chodniki:

- ✓ 8cm kostka betonowa szara,
- ✓ 3cm podsypka cementowo-piaskowa,
- ✓ 15cm podbudowa zasadnicza z mieszanki z kruszywa o uziarnieniu 0/31,5.

Grupa nośności podłoża G4

- ✓ 40 cm - warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub z gruntu niewysadzinowego o  $CBR \geq 20\%$

Konstrukcję nawierzchni dla poszczególnych dróg i chodników pokazano również na przekrojach normalnych.

Zjazdy:

Dla zjazdów o nawierzchni bitumicznej zaprojektowano konstrukcję nawierzchni dla grupy nośności podłoża G4 jako podatną wg KTNPiP Tablica 9.1 Typ A1 dla kategorii ruchu KR1 w układzie warstw jak niżej :

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S – 4 cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – 5 cm
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3 – 20 cm

Dolne warstwy konstrukcji - grupa nośności podłoża G4

- 30 cm - warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego spoiwem C1,5/2

Zakres budowy nawierzchni bitumicznej zjazdach pokazano na planie sytuacyjnym.

W przypadku zjazdów na pola, za odcinkiem budowy nawierzchni bitumicznej (zakres zgodnie z planem sytuacyjnym), zaprojektowano nawierzchnię:

Nawierzchnia z mieszanki niezwiązanej C90/3 o uziarnieniu 0/22,4 – 20 cm

## **6.5 Oznakowanie poziome i pionowe**

Do oznakowania pionowego projektowanego układu drogowego zastosowano znaki odpowiadające wymiarom grupy średnie.

Lica znaków pionowych usytuowanych na jednojezdniowym przekroju ulicznym należy wykonać z folii odbłaskowej typu 1 i uzgodnić z właściwym zarządcą drogi. Wszystkie znaki pionowe na trasie głównej będą posiadały folię antyroszeniową.

Znaki należy zainstalować na słupkach zgodnie z lokalizacją na planie sytuacyjnym.

Oznakowanie poziome projektowanego przedsięwzięcia należy wykonać w technologii cienkowarstwowej profilowanej lub strukturalnej.

Pełny zakres oznakowania został przedstawiony w Projekcie Stałej Organizacji Ruchu -Tom II/2 Projektu Wykonawczego.

### **6.6 Odwodnienie drogi**

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni przewiduje się jako powierzchniowe poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych umożliwiających spływ wody do obustronnych rowów i urządzeń odwadniających (przepusty, ścieki, przykanaliki). Zaprojektowano obustronne rowy trawiaste, gdzie nastąpi samooczyszczanie się wód opadowych.

W zależności od spadku podłużnego rowy zostały odpowiednio umocnione.

Rowy drogowe zostały umocnione wg poniższej zasady:

- ✓ pochylenie podłużne rowu od 0 do 2% - umocnienie typ 1 – humusowanie skarp warstwą gr. 20cm wraz z obsianiem mieszaną traw,
- ✓ pochylenie podłużne rowu od 2 do 3% - umocnienie typ 2 – umocnienie darnią
- ✓ pochylenie podłużne rowu od 3 do 10% - umocnienie typ 3 – umocnienie elementami betonowymi
- ✓ pochylenie podłużne rowu powyżej 10% - umocnienie typ 4 – umocnienie brukiem

W przypadkach potrzeby sprowadzenia wody po skarpie zaprojektowano ścieki skarpowe z typowych elementów betonowych zgodnie z rysunkami przekrojów normalnych.

Dla drogi powiatowej 1412G zaprojektowano ścieki przykrawędziowe dla wysokości skarpy większej od 3 m oraz dla pochylenia podłużnego większego od 5%. Dokładną lokalizację wszystkich ścieków przykrawędziowych pokazano na rysunkach planów sytuacyjnych oraz przekrojów podłużnych.

W opracowaniu zaprojektowano pod korpusem dróg w zależności od potrzeb hydraulicznych przepusty z rur GRP o średnicach 800 i 1200mm.

Dla przepustu o średnicy 1200mm zaprojektowano dodatkowo belkę progową zgodnie z rysunkiem nr 0303 przekrojów normalnych.

Pod zjazdami z dróg zostały zaprojektowane przepusty betonowe wraz z zakończeniem kołnierзовym o średnicy 500mm.

### **6.7 Bariery ochronne**

Na odcinkach drogi powiatowej nr 1412G oraz ul. Wczasowej w miejscach występowania skarp o wys. powyżej 3,0 m, zaprojektowano bariery ochronne zgodnie z „Wytycznymi stosowania barier drogowych” (Załącznik do Zarządzenia nr 31 GDDKiA z dnia 23.04.2010r). Lokalizacja barier w przekroju poprzecznym została przedstawiona na rysunkach przekrojów normalnych.



Przy krawędzi chodnika, w miejscu występowania skarpy o wys. powyżej 2.0m oraz na odcinkach o pochyleniu podłużnym chodnika >6%, zaprojektowano balustrady U-11a. Lokalizacja balustrad w przekroju poprzecznym została przedstawiona na rysunkach przekrojów normalnych.

### **6.8 Roboty ziemne**

Na przedmiotowym zadaniu należy wykonać roboty ziemne o wartości wykopów około 2291 m<sup>3</sup> oraz nasypów 5354 m<sup>3</sup>. Grunt z wykopów, który nie zostanie wykorzystany do budowy nasypów, należy usunąć i odwieźć na odkład. Powyższe ilości prac ziemnych uwzględniają zdjęcie humusu o średniej grubości około 35 cm. Dopuszcza się wykorzystanie humusu do budowy wałów ziemnych, w przypadku nie wykorzystania całości zdjętego humusu, nadmiar należy usunąć i odwieźć na odkład.

Terren, który pozostanie niezabudowany należy poddać rekultywacji obejmującej:

- Makroniwelację wg rzędnych podanych na planie sytuacyjnym
- Nałożenie humusu o gr. min. 20 cm
- Obsianie mieszanką traw

Przeprowadzona rekultywacja terenu w liniach rozgraniczających musi zapewnić odpowiednie odwodnienie obszaru oraz powinna zapewnić odpowiednie warunki przyrodnicze dla powierzchni trawiastych.

Wykorzystywany humus powinien spełniać warunki określone w SST D-01.02.02 i powinien być zaakceptowany przez Inżyniera i Zamawiającego.

Pochylenie skarp nasypów i wykopów korpusów drogowych przedstawiono na przekrojach normalnych i zaprojektowano zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie

### **6.9 Roboty rozbiórkowe**

W ramach robót rozbiórkowych planowane są następujące roboty:

- rozbiórki nawierzchni bitumicznych oraz betonowych,
- rozbiórki warstw podbudowy z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym,
- rozbiórki warstw podsypki piaskowej lub cementowo-piaskowej,
- rozbiórki istniejących znaków drogowych.

W ramach robót przygotowawczych w projekcie przewidziano zdjęcie zalegającej warstwy humusu. Humus zostanie wykorzystany w czasie prowadzenia robót wykończeniowych do umocnienia skarp oraz tworzenia trawników. Z uwagi na możliwość napotkania w czasie prowadzonych robót niewybuchów i niewypałów przyjęto że obsługę saperską terenu inwestycji dla przeszukań powierzchniowych i wglębnych przeprowadzi Wykonawca.

## **6.10 Warunki gruntowo - wodne**

Od powierzchni terenu zlega warstwa nasypów niekontrolowanych zbudowanych z gleby oraz gruntów mineralno-próchnicznych. Poniżej nasypów zalegają grunty rodzime reprezentowane przez spoiste piski gliniaste, pyły, gliny piaszczyste oraz niespoiste piaski drobne i drobne z przewarstwieniami piasków gliniastych. Woda podziemna występuje w rejonie otworów nr S6-S7 w postaci zwierciadła swobodnego na średniej głębokości ok. 2,7m ppt tj. na rzędnej ok. 177,6m npm.

Szczegółowo warunki gruntowo-wodne i kategorię geotechniczną określono i przedstawiono w opracowanym Projekcie Budowlanym w Tomie VII. W Projekcie Budowlanym w Opini geotechnicznej na podstawie obowiązującego prawa inwestycję zaliczono do II kategorii geotechnicznej w prostych warunkach gruntowych.

## **7 Objazdy tymczasowe na czas realizacji inwestycji**

Szczegółowy projekt organizacji ruchu na czas budowy zostanie wykonany na etapie budowy przez Wykonawcę Robót na etapie realizacji Inwestycji. Organizowane w ramach działalności Wykonawcy objazdy należy uzgodnić z Zarządcami tych dróg oraz zawrzeć umowę na czasowe korzystanie z dróg na potrzeby objazdów. W przypadku gdy niemożliwe jest wykorzystanie istniejącej sieci drogowej jako objazdu, należy wykonać nawierzchnie tymczasowe lub drogi technologiczne.

## **8 Grunty zajmowane pod inwestycję**

Zajmowane pod Inwestycję w sposób trwały tereny należą do właścicieli prywatnych oraz do Skarbu Państwa.

Czasowego zajęcia terenu wymagane będzie przy przebudowie i budowie istniejących sieci uzbrojenia terenu oraz przy przebudowie i budowie dróg powiatowych oraz zjazdów do nieruchomości jako powiązania powstającej sieci drogowej z przyległym terenem.

W ramach inwestycji wydzielono pas drogowy dla drogi powiatowej. Przy wyznaczaniu linii rozgraniczających przeprowadzono analizę zapisów MPZT oraz Studium Uwarunkowań.

## **9 Przebudowa i budowa urządzeń towarzyszących**

Na omawianym odcinku przewidziano budowę i przebudowę następujących sieci:

- kabli teletechnicznych,
- budowę oświetlenia drogowego,
- przebudowę sieci wodociągowej o średnicy 110mm z rur PE,
- przebudowę sieci gazowej średniego ciśnienia o średnicach 125mm i 63mm,
- budowę kanalizacji deszczowej w postaci przykanalików z wylotem na ściek skarpowy z rur o średnicy Dn200mm.
- budowę urządzeń wodnych w postaci poszerzonych rowów.

Wszystkie kolizje zostały usunięte zgodnie z warunkami jakie poszczególni użytkownicy określili w trakcie sporządzania i uzgadniania projektu.

## 10 Interesy osób trzecich

Przebudowana droga spełniać będzie wymagania ochrony interesów osób trzecich, w rozumieniu Prawa Budowlanego.

- **Zapewnienie dostępu do drogi.**

- dla obsługi ruchu przewiduje się wykorzystanie istniejącej sieci dróg. Dostęp do obsługi przyległego terenu zostanie zapewniony poprzez projektowane zjazdy w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 9 ustawy *Prawo budowlane*.

- **Urządzenia infrastruktury technicznej.**

Urządzenia uzbrojenia terenu: energetyczne, teletechniczne, wodociągowe, kanalizacji deszczowej i sanitarnej kolidujące z drogą, zostaną przebudowane zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez użytkowników wg opracowanych projektów branżowych.

## 11 Uwagi końcowe

1. W czasie prowadzenia prac na etapie realizacji dla całego zakresu robót ziemnych należy bezwzględnie zapewnić stałe odwodnienie oraz ciągłe odprowadzenie wody.
2. Przed przystąpieniem do robót Wykonawca jest zobowiązany do zapoznania się "Planszą zbiorczą uzbrojenia terenu" Tom I, który jest częścią projektu wykonawczego i w którym pokazano kompleksowo wszystkie istniejące, przebudowywane i budowane urządzenia branżowe.
3. W czasie prac związanych z wykonaniem barier stalowych Wykonawca powinien korzystać z Planszy zbiorczej uzbrojenia terenu oraz z inwentaryzacji powykonawczej wybudowanych i już przebudowanych urządzeń obcych.
4. W trakcie prowadzenia wszystkich prac należy zwracać szczególną uwagę na odcinki istniejącego uzbrojenia, które nie podlegają przebudowie.
5. Na etapie prowadzenia robót ziemnych należy zwrócić uwagę na istniejącą i niezainwentaryzowaną w projekcie sieć drenarską. Dla wszystkich zlokalizowanych w czasie robót istniejących drenów należy zapewnić odpływ. Niedopuszczalne jest przerwanie ciągów drenarskich i pozostawienie ich bez możliwości odpływu. Konieczne w tym zakresie na etapie prowadzenia robót rozwiązania projektowe zostaną opracowane w ramach nadzoru autorskiego.
6. Wszystkie prace wykonywane w pobliżu istniejących urządzeń obcych (szczególnie w rejonie istniejących gazociągów i linii energetycznych ) należy wykonywać z należytą ostrożnością i pod odpowiednim nadzorem. Wszelkie roboty w bezpośrednim sąsiedztwie gazociągów (również na zjazdach) wykonywać bez użycia ciężkiego sprzętu. W czasie prowadzenia robót w przypadku natrafienia na jakiegokolwiek urządzenie obce nie pokazane na "Planszy zbiorczej uzbrojenia terenu" oraz w projektach branżowych Wykonawca powinien przerwać prowadzone roboty i o zaistniałej sytuacji powiadomić Inżyniera.
7. Realizowane roboty budowlane będą wykonane i odbierane zgodnie z opracowanymi Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych.

Opracował : Andrzej Ciolek

## ***II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA***