

CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI I PODSTAWOWE DANE O INWESTYCJI.....	3
1.1. Przedmiot inwestycji	3
1.2. Inwestor	3
1.3. Jednostka projektowania	3
1.4. Lokalizacja inwestycji	3
1.5. Cel inwestycji	3
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU Z OPISEM PROJEKTOWANYCH ZMIAN.....	4
3.1. Informacje o mapie sytuacyjno – wysokościowej z uzbrojeniem	4
3.2. Analiza powiązania drogi z innymi drogami publicznymi – stan istniejący	4
3.3. Stan istniejący i opis terenu w otoczeniu inwestycji	4
3.4. Istniejące obiekty inżynieryjne	5
3.5. Istniejące ciekі wodne	5
3.6. Rozbiórka istniejących obiektów budowlanych	5
4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIA TERENU	5
4.1. Układ drogowy	5
4.2. Obiekt inżynieryjny	5
4.3. Oświetlenie drogowe	6
4.4. Kanał technologiczny	6
4.5. Usunięcie kolizji energetycznych	6
4.6. Usunięcie kolizji teletechnicznych	6
4.7. Usunięcie kolizji z siecią gazową	6
4.8. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	6
4.9. Warunki geotechniczne i wodne	6
4.10. Zagospodarowanie szatą roślinną	6
5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU	6
6. OCHRONA ZABYTEKÓW	6
7. WPLYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ	6
8. PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW	7
9. INNE KONIECZNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	7
10. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI	7
11. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA	7

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI I PODSTAWOWE DANE O INWESTYCJI

1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi powiatowej nr 2390P Komorniki – Łęczyca w m. Wiry poprzez wykonanie drogi dla pieszych jako odrębnego przejścia pod linią kolejową nr 357 Sulechów - Luboń.

1.2. Inwestor

Inwestorem jest Gmina Komorniki z siedzibą przy ul. Stawnej 1 w Komornikach.

1.3. Jednostka projektowania

Jednostką projektowania (Wykonawcą) jest ATTA Pracownia Projektowa Andrzej Tomaszewski 60-183 Poznań ul. Lubniewicka 9.

1.4. Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miejscowości Wiry gmina Komorniki, powiat poznański, województwo wielkopolskie. Obszar inwestycji to pas drogi powiatowej nr 2390P Komorniki – Łęczyca (ul. Łęczycka), pas drogowy drogi gminnej ul. Dworcowej oraz pas kolejowy (tereny zamknięte) linii kolejowej nr 357 Sulechów - Luboń.

Inwestycja będzie zlokalizowana na działkach będących własnością lub w zarządzie:

- PKP (Polskie Koleje Państwowe – działka nr 322 i 288/5
- ZDP (Zarząd Dróg Powiatowych – Starosta Poznański) - działka nr 288/3
- UGK (Gmina Komorniki) – działka nr 288/4.

Działka nr 288/4 zostanie podzielona na część do przejęcia przez Starostę Poznańskiego i część pozostającą we własności Wójta Gminy Komorniki. Regulacja te sprawi, że skrzyżowanie ul. Łęczyckiej i ul. Dworcowej w całości pozostanie w zarządzie Zarządu Dróg Powiatowych i własności Starosty Poznańskiego.

1.5. Cel inwestycji

Nadrzędnym celem inwestycji jest budowa chodnika wraz z bezkolizyjnym oddzielnym od jezdni przejściem tunelowym w nasypie linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń.

Istotnym celem jest również poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu pieszego.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania jest:

- Umowa **WID.7011.1.2023** z dnia 27.02.2023 r.
- uzgodnienia i ustalenia z Zamawiającym;
- wizja w terenie.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU Z OPISEM PROJEKTOWANYCH ZMIAN

3.1. Informacje o mapie sytuacyjno – wysokościowej z uzbrojeniem

W wersji numerycznej mapa została przygotowana w formacie DWG. Mapę wykonano w układzie współrzędnych 2000 i układzie wysokościowym Kronsztadt 86.

Na etapie koncepcji posłużono się mapami uzyskanymi z ośrodków geodezyjnych: powiatowym i kolejowym (tereny zamknięte). Mapy scalono i zaktualizowano (w układzie Kronsztadt 86), ale nie została jeszcze poświadczona przez ośrodki geodezyjne.

3.2. Analiza powiązania drogi z innymi drogami publicznymi – stan istniejący

Przedmiotowy odcinek drogi leży w ciągu drogi powiatowej nr 2390P Komorniki – Łęczyca i znajduje się w miejscowości Wiry.

W obrębie przedmiotowego odcinka znajduje się skrzyżowanie z drogą gminną ul. Dworcową.

3.3. Stan istniejący i opis terenu w otoczeniu inwestycji

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej nr 2390P (ul. Łęczycka) zlokalizowany jest w m. Wiry w rejonie zabudowy mieszkalnej (domów „jednorodzinnych”).

Droga powiatowa krzyżuje się z linią kolejową nr 357 jako przecięcie dwupoziomowe, przy czym droga znajduje się pod linią kolejową. Linia kolejowa znajduje się w nasypie, natomiast droga w niewielkim wykopie. Wiadukt kolejowy nie posiada odpowiednich parametrów dotyczących skrajni drogowej. Skrajnia pionowa wynosi ok. 3,20 m, natomiast skrajnia pozioma wynosi nieco powyżej 5,00 m. Według oznakowania B-16 (od strony Komornik 2,6 m od strony Łęczycy 3,0m) skrajnia wynosi 3,1-3,5 m.

Droga na dojeździe do wiaduktu posiada szerokość ok. 6,00 m i jednostronny chodnik o szerokości 1.3 m znajdujący się przy jezdni.

Pod wiaduktem nie ma chodnika, gdyż zanika przed nim ze względu na brak miejsca (jezdni jest i tak zawężona z oznakowaniem o pierwszeństwie przejazdu).

Sytuacja jest bardzo niebezpieczna w tym miejscu, gdyż piesi przechodzą w miejscu wiaduktu jezdnią w dodatku zawężoną.

Na przedmiotowym obszarze znajdują się urządzenia infrastrukturalne:

- kanalizacja sanitarna,
- instalacje telekomunikacyjne,
- linie napowietrzne energetyczne z oświetleniem,
- instalacje energetyczne kolejowe

oraz planowane są do wbudowania:

- urządzenia teletechniczne kolejowe,
- kanalizacja deszczowa wzdłuż drogi powiatowej.

Teren po wschodniej stronie drogi po jednej i drugiej stronie linii kolejowej jest zadrzewiony. Drzewostan jest gęsty ale pnie drzew są niewielkiej średnicy.

3.4. Istniejące obiekty inżynieryjne

Nad drogą powiatowa nr 2390P (ul. Łęczycka) zlokalizowany jest istniejący wiadukt kolejowy. Brak chodnika pod obiektem. Wiadukt nie jest objęty opracowaniem i nie przewiduje się ingerencji w jego konstrukcję.

3.5. Istniejące ciekі wodne

W odległości ponad 200 m od ul. Łęczyckiej znajduje się rzeka Wirinka.

3.6. Rozbiórka istniejących obiektów budowlanych

Przewidywana jest rozbiórka istniejącej nawierzchni chodnika celem podłączenia nowego chodnika z istniejącym.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu:

Inwestycja będzie polegać na rozbudowie odcinka drogi powiatowej ulicy Łęczyckiej poprzez wykonanie przejścia tunelowego pod linią kolejową jednotorową wraz z wykonaniem odcinka chodnika jako dojść do tego przejścia tunelowego.

4.1. Układ drogowy

Projekt nie przewiduje ingerencji w jezdnię ul. Łęczyckiej. Zostanie jedynie wykonany chodnik, który połączy istniejące chodniki znajdujące się przy jezdni po obydwu stronach przecinającej linii kolejowej wraz z wykonaniem osobnego przejścia tunelowego zlokalizowanego przy istniejącym wiadukcie kolejowym. Planowany chodnik będzie miał szerokość 3,0 m i zostanie wykonany z kostki betonowej na podbudowie z kruszywa lub betonu.

4.2. Obiekt inżynieryjny

W ramach zadania przewidziano wykonanie przejścia pod torami w ok. km 107+862 linii nr 357. Podstawowe parametry obiektu:

- Światło poziome: 4,00 m
- Światło pionowe: min. 2,60 m
- Długość: 8,00 m
- Nośność: $\alpha = 1,21$ wg PN-EN 1991-2
- Skrajnia kolejowa: GPL-2
- Typ konstrukcji: ramowa, żelbetowa

Przewidziano wykonanie konstrukcji ramowej z prefabrykatów typu C o świetle poziomym 4,00m. Na ryglu górnym zostanie wykonana płyta zespalaająca z pochyleniem daszkowym. Na ryglu górnym i ścianach przewiduje się wykonanie izolacji przeciwwodnej. Po obu stronach obiektu wykonane zostaną strefy przejściowe.

Balustrady na obiekcie zostaną umieszczone w odległości min. 3,50 m od osi toru spełniając warunki skrajniowe w progu P1. Grubość podsypki na obiekcie min. 75 cm. Skrzydła obiektu dostosowane w planie do przebiegu chodnika.

4.3. Oświetlenie drogowe

Na tym etapie nie planuje się budowy oświetlenia w obiekcie gdyż długość obiektu będzie niewielka (8 m), a w pobliżu jest słup energetyczny oświetleniowy. Należałoby jedynie podciąć gałęzie drzew.

4.4. Kanał technologiczny

Charakter rozbudowy nie daje legitymacji do wykonywania kanału technologicznego.

4.5. Usunięcie kolizji energetycznych

Przedsięwzięcie jest w kolizji z urządzeniami energetycznymi (także PKP) i będzie trzeba usunąć kolizje.

4.6. Usunięcie kolizji teletechnicznych

Przedsięwzięcie jest w kolizji z urządzeniami teletechnicznymi i będzie trzeba usunąć kolizje, także z urządzeniami PKP które nie są wybudowane, ale są zarejestrowane w Ośrodkach geodezyjnych.

4.7. Usunięcie kolizji z siecią gazową

Przedsięwzięcie jest potencjalnie w kolizji z gazociągiem o średnicy 25 mm. W razie konieczności należy usunąć kolizje.

4.8. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Nie przewiduje się instalowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

4.9. Warunki geotechniczne i wodne

Na tym etapie nie rozpatruje się warunków geotechnicznych

4.10. Zagospodarowanie szatą roślinną

Przedsięwzięcie spowoduje konieczność wycinki drzew o niskiej wartości.

Na terenie inwestycji nie przewiduje się nasadzeń drzew lub krzewów. Na poboczach i skarpach zostanie teren zahumusowany i wysiana mieszanka traw.

5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Powierzchnia chodnika - ok. 200 m²

Powierzchnia obiektu – ok. 40 m²

6. OCHRONA ZABYTKÓW

Wstępne rozpoznanie nie stwierdza potrzeby ochrony zabytków.

7. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Inwestycja nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

8. PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW

Inwestycja nie stanowi zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników. Nie zmienia się *status quo* drogi w tym miejscu pod względem oddziaływania na środowisko.

W zasadzie poprawi się bezpieczeństwo ruchu i oddziaływanie drogi na środowisko, zostanie zlikwidowany niebezpieczny punkt, gdzie pod wiaduktem jest zawężenie jezdni, a piesi muszą przechodzić pod wiaduktem w ramach jezdni.

9. INNE KONIECZNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Nie dotyczy.

10. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI

Budowa chodnika wraz z przejściem tunelowym w nasypie nie będzie negatywnie oddziaływać poza obszar pasa drogowego i terenu zamkniętego linii kolejowej.

11. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

Ani chodnik ani przejście tunelowe nie wymaga ochrony przeciwpożarowej.

Opracował:

mgr inż. Andrzej Tomaszewski