

PRACOWNIA PROJEKTOWA

Dróg i Mostów - Janusz Hołowaty

71-063 Szczecin ul. Wilków Morskich 6/9

🌐 jah-mosty.pl ☎ 603 116 273 ✉ jah@wp.pl

Egz. nr 1

Stadium :

PROJEKT BUDOWLANY

Zadanie:

Przebudowa mostu nr 13/30005593 w ciągu drogi powiatowej nr 1337P w m. Mężyk

Adres :

dz. nr 6/3, 189/1, 21, 29, 22/3, 98 i 289 obręb ewidencyjny 300208_5.0016, Mężyk

Gmina WIELEŃ powiat CZARNKOWSKO-TRZCIANECKI województwo WIELKOPOLSKIE

Inwestor / adres :

Powiat Czarnkowsko - Trzcianecki

Adres do korespondencji :

Zarząd Dróg Powiatowych w Czarnkowie
ul. Gdańska 56 64-700 Czarnków

Branża :

Inżynierska

Nazwa opracowania:

Most drogowy w km 5+664

Kategoria XXVIII k = 5,0 w = 1,0

Oświadczamy, że projekt budowlany został wykonany w sposób zgodny z wymogami ustawy Prawo Budowlane, przepisami i obowiązującymi normami, zasadami wiedzy technicznej oraz uzgodnieniami i opiniami.

Funkcja	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Data	Podpis
Projektant	dr inż. Janusz Hołowaty	Upr. bud. nr 131/Sz/94 Specj. konstr.-inż.	05.2021	
Sprawdzający	mgr inż. Paweł Różyło	Upr. bud. nr 11/98 Specj. konstr.-bud.	05.2021	

Szczecin, maj 2021 r.

CZĘŚCI SKŁADOWE OPRACOWANIA

Projekt zagospodarowania terenu	3
Projekt architektoniczno-budowlany	14
Oświadczenia, uprawnienia i zaświadczenia	27
Decyzje, postanowienia, warunki, informacje, uzgodnienia i zaświadczenia	30
Załączniki	73
Załącznik 1: Informacja o obszarze oddziaływania obiektu	74
Załącznik 2: Informacja bioz	80
Załącznik 3: Opinia geotechniczna	93

PRACOWNIA PROJEKTOWA

Dróg i Mostów - Janusz Hołowaty

71-063 Szczecin ul. Wilków Morskich 6/9

🌐 jah-mosty.pl ☎ 603 116 273 ✉ jah@wp.pl

Stadium :

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Zadanie:

Przebudowa mostu nr 13/30005593 w ciągu drogi powiatowej nr 1337P w m. Mężyk

Adres :

dz. nr 6/3, 189/1, 21, 29, 22/3, 98 i 289 obręb ewidencyjny 300208_5.0016, Mężyk

Gmina WIELEŃ powiat CZARNKOWSKO-TRZCIANECKI województwo WIELKOPOLSKIE

Inwestor / adres :

Powiat Czarnkowsko - Trzcianiecki

Adres do korespondencji : Zarząd Dróg Powiatowych w Czarnkowie
ul. Gdańska 56 64-700 Czarnków

Branża :

Inżynierska

Nazwa opracowania:

Most drogowy w km 5+664

Kategoria XXVIII k = 5,0 w = 1,0

Funkcja	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Data	Podpis
Projektant	dr inż. Janusz Hołowaty	Upr. bud. nr 131/Sz/94 Specj. konstr.-inż.	05.2021	
Sprawdzający	mgr inż. Paweł Różyło	Upr. bud. nr 11/98 Specj. konstr.-bud.	05.2021	

Szczecin, maj 2021 r.

Części składowe opracowania

Opis techniczny	5
Rysunki	
1. Plan orientacyjny	12
2. Plan zagospodarowania terenu	13

OPIS TECHNICZNY

do projektu zagospodarowania terenu do przebudowy mostu nr 13/30005593
w ciągu drogi powiatowej nr 1337P w m. Mężyk

1. Podstawa opracowania

- 1.1. Umowa nr 12/2019/2 z Powiatem Czarnkowsko-Trzcianeckim – Zarząd Dróg Powiatowych w Czarnkowie
- 1.2. Uchwała nr 68/IX/03 Rady Miejskiej w Wieleniu z dnia 5 czerwca 2003 r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Gminy Wielen. Dz. U. Woj. Wielkopolskiego Nr 169 z dnia 30 października 2003 r., poz. 169
- 1.3. Wypis z dnia 04.07.2019 r. z uchwały nr 68/IX/03 Rady Miejskiej w Wieleniu z dnia 5 czerwca 2003 r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Gminy Wielen. Urząd Miejski w Wieleniu (PP.6727.157.2019)
- 1.4. Informacja z dnia 03.07.2019 r. o statusie konserwatorskim obiektu zlokalizowanego na obszarze wsi Mężyk. Urząd Miejski w Wieleniu (PP.4120.5.2019)
- 1.5. Informacja z dnia 31.07.2019 r. o rzece, przepływach i warunkach technicznych dla przebudowy mostu nad rzeką Miała w ciągu drogi powiatowej nr 1337P w m. Mężyk. Państwowe Gospodarstwo Wodne. Wody Polskie – Nadzór Wodny w Drezdenku (BD.2.2.434.2019.MCK)
- 1.6. Decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych z dnia 12.12.2019 r. Burmistrz Wielenia (TLS.6220.14.2019.MW)
- 1.7. Decyzja o ustaleniu linii brzegu rzeki Miała. PGW Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Pile. Piła 12.02.2021 r. (BD.ZUZ.2.423.24.2020.SA)
- 1.8. Pozwolenie wodno-prawne. Likwidacja mostu nr 13/30005593 w km 33+552,5 rzeki Miała, wykonanie przepustu wraz z zastawką piętrzącą wodę w km 33+552,5 rzeki Miała (km 5+664 drogi powiatowej nr 1337P w m. Mężyk), wykonanie i likwidacja tymczasowej kładki dla pieszych, tymczasowe odwodnienie wykopu budowlanego, odprowadzenie do wody wód opadowych i roztopowych. PGW Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Pile. Piła 31.05.2021 r. (BD.ZUZ.2.4210.41.2020.SA)
- 1.9. Prawo budowlane. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. (t.j. 2020)
- 1.10. Ustawa z dnia 10 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. 2021)
- 1.11. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. 2020)
- 1.12. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 63/2000, poz. 63 ze zm.)
- 1.13. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (ze zm.)
- 1.14. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych
- 1.15. Książka obiektu mostowego JN1 30005593. Czarnków 2007 r.
- 1.16. Raport z przeglądu rozszerzonego. Most drogowy przez kanał rz. Miały. Czarnków 2018 r.
- 1.17. Inwentaryzacja obiektu (wykonana w ramach niniejszego opracowania)

- 1.18. Dokumentacja badań podłoża z opinia geotechniczną. Geooptima, Poznań 2019 r.
- 1.19. Normy, wytyczne i warunki techniczne
- 1.20. Katalogi elementów prefabrykowanych

2. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest projekt budowlany przebudowy mostu drogowego na rzece Miała, w km 5,664 drogi powiatowej Nr 1337P we wsi Mężyk.

Opracowanie obejmuje projekt budowlany rozbiórki istniejącego mostu i budowy nowego obiektu z uwzględnieniem zwiększenia szerokości drogi i podniesienia nośności, przy zachowaniu warunków swobodnego przepływu wód. W ramach przebudowy zostanie wykonana rozbiórka istniejącego mostu z przyległymi murami oporowymi oraz rozbiórka ruin po małej elektrowni wodnej. Zbudowane zostaną nowy fundament obiektu z betonu (korek) w osłonie ścianek szczelnych. Zaprojektowano ustrój nośny ramowej konstrukcji z prefabrykatów typu skrzynkowego zespolony z płytą żelbetową, żelbetowe ścianki czołowe i skrzydła. W ramach przebudowy mostu zostanie odtworzona nawierzchnia drogowa z podbudową tłuczniovą na długości wykonywanych robót. Zamontowane zostaną bariera drogowa i balustrada ochronna na ściankach czołowych wlotu i wylotu obiektu. Obiekt zostanie wyposażony w schody dla obsługi na skarpie.

3. Opis stanu istniejącego

3.1. Zagospodarowanie terenu

Zakres robót znajduje się na działkach drogowych o numerach ewidencyjnych **6/3 i 189/1** (droga powiatowa), działkach wodnych dz. nr **21** (Jezioro Górne) i dz nr **29** (Jezioro Bąd) oraz dz. nr **22/3** (tereny mieszkaniowo-usługowe – ruina konstrukcji nieczynnej elektrowni wodnej), dz. nr **98** (łąka) i dz. nr **289** (teren zabudowy siedliskowej) w obrębie Mężyk, Gmina Wieleń, powiat czarnkowsko-trzcianecki, województwo wielkopolskie. Most znajduje się w km 33+552,5 rzeki Miała. Most usytuowany jest w sąsiedztwie jezior, terenów zabudowanych i rekreacyjnych, a także zabytkowego budynku murowanego dawnego młyna. Teren, na którym znajduje się most jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Most znajduje się w ciągu drogi powiatowej. Istniejące zagospodarowanie terenu związane jest z prowadzeniem ruchu drogowego i dawną eksploatacją obiektów hydrotechnicznych - jest ustalone od chwili budowy drogi i tych obiektów.

Przyjęty zakres przebudowy obiektu zapewnia lokalizację jezdni o dwóch pasach ruchu samochodowego i chodnika dla pieszych. Przez nowy obiekt będą mogły przejeżdżać pojazdy ciężarowe. Obiekt posiada wymagane światło do swobodnego przepływu wód i możliwość regulacji poziomu wody w Jeziorze Górnym. Zakres robót przekracza granice działek drogowych i wodnych, wymagany jest podział działek 6/3, 189/1, 22/3, 289 i 98 do realizacji zadania. W ramach budowy nowej konstrukcji i poszerzenia korony drogi będą przebudowane skarpy ziemne przy zakolu Jeziora Górnego i na brzegach rzeki Miała.

3.2. Charakterystyka ogólna istniejącego mostu

Most znajduje się w km 33+552,5 rzeki Miała we wsi Mężyk. Obiekt jest jednoprzęsłowy o przęśle z belek stalowych walcowanych o rozpiętości 5,25 m. Most został zbudowany najprawdopodobniej przed 1930 r. i zastąpił inny most. Obiekt wykonano jako ukośny, kąt

ukosu wynosi 85°. Długość mostu wynosi 5,9 m. Całkowita długość mostu, ze skrzydłami, wynosi 10,40 m. Szerokość przęsła wynosi 5,05 m. Światło poziome wynosi 5,0 m, a światło pionowe 1,04 m (0,17 m na zastawce). Most posiada ograniczoną szerokość (jeden pas ruchu) i ograniczoną nośność do 10 ton tworząc tzw. „wąskie gardło” na drodze.

Droga powiatowa na dojazdach do mostu i na moście posiada nawierzchnię z bitumiczną na podbudowie z kruszywa. Szerokość jezdni jest zawężona – ruch pojazdów odbywa się wahadłowo. Most nie posiada krawężników i chodników. Balustrady są niestabilne.

Dno rzeki pod mostem jest umocnione betonem z kamieniami, na odcinku wypadu za mostem umocnienie dna jest zniszczone. Od wlotu mostu znajduje się zastawka do regulacji przepływu wody z jeziora. Przy zastawce, w zakolu jeziora zbierają się zanieczyszczenia. Skarpy przy obiekcie są gruntowe, porośnięte trawą. Część murów oporowych jest zniszczona lub spękana. Ruina konstrukcji nieczynnej małej elektrowni wodnej zawęża światło poziome rzeki.

3.3. Stan techniczny i nośność istniejącego mostu

Ogólny stan istniejącego mostu i jego uszkodzeń nie zmienia się od kilku lat i jest bardzo zły, wprowadzono ograniczenie prędkości i ciężaru pojazdów. Przęsło mostu wykazuje znaczne uszkodzenia korozyjne stali konstrukcyjnej. Nośność mostu jest znacznie ograniczona ze względu na zastosowane rozwiązania konstrukcyjne i zaprojektowanie obiektu na lekkie pojazdy.

Jakość i wytrzymałość konstrukcji zarówno podpór, jak i przęsła jest mała. Materiał obiektu uległ dużej degradacji. Występują duże ubytki korozyjne elementów stalowych dźwigarów i pomostu (brak odnowy powłok antykorozyjnych i brak odwodnienia pomostu).

Obiekt nie spełnia współczesnych wymagań technicznych i eksploatacyjnych. Most i ruina nieczynnej małej elektrowni przewidziane są do rozbiórki i budowy nowego obiektu dla uzyskania wymaganej nośności i parametrów spełniających wymagania techniczne. Budowa nowej konstrukcji zmniejszy nakłady finansowe na remonty i utrzymanie oraz zlikwiduje niebezpieczne „wąskie gardło” na drodze.

3.4. Instalacje komunalne

Przy i na istniejącym moście nie stwierdzono linii kablowych. Obok mostu przebiega napowietrzna linia energetyczna. Przy moście znajduje się nieczynna napowietrzna linia telekomunikacyjna, planowana do demontażu. Planowana jest budowa wodociągu.

Kanalizacja deszczowa nie występuje. Nie występują także inne instalacje. Zakres przebudowy mostu nie przewiduje budowy instalacji/kabli i nie jest wymagane uzgodnienie instalacji z podmiotem, który zarządza terenem, ani z ZUDP. Na obiekcie, dla odwodnienia, zaprojektowano wpusty deszczowe z odprowadzeniem wody opadowej i roztopowej do przewodu obiektu.

4. Charakterystyka projektowanej przebudowy

Nowy obiekt jest konstrukcją o przekroju skrzynkowym o rozpiętości w świetle 3,0 m. Konstrukcja spełnia wszystkie parametry techniczne i eksploatacyjne dla drogi powiatowej określone przez zamawiającego. Zaprojektowano obiekt o konstrukcji żelbetowej ramowej

z typowych prefabrykatów skrzynkowych przewidzianych do stosowania na drogach publicznych.

Obiekt posiada przewód skrzynkowy co zapewnia umocnienie dna rzeki. Zaprojektowano większe światło pionowe, co umożliwi prace utrzymaniowe i zmniejszenie prędkości przepływu swobodnego wód.

Zwiększenie szerokości korony drogi wymaga przebudowy skarpy brzegowej jeziora i budowy nowego nasypu z umocnionymi skarpami. Projektowany chodnik na obiekcie włączono do istniejącego chodnika z obu stron obiektu, po jego korekcie. Dno rzeki, od wlotu i wylotu, umocniono płytami żelbetowymi oraz narzutem z kamienia i małymi otoczakami.

Nasyp drogowy na obiekcie ograniczony został ściankami czołowymi wyposażonymi w bariery ochronne i balustrady stalowe o wysokości 1,1 m – chodnik usytuowany został od strony wschodniej. Od strony zachodniej zaprojektowano pobocze gruntowe umożliwiające przeprowadzanie przyszłościowych instalacji.

Na długości prowadzonych prac, tj. 30 m, zaprojektowano nową nawierzchnię drogową: warstwa ścieralna, warstwa wiążąca i podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego, na dojazdach podbudowa pomocnicza z tłucznia. Na odcinkach połączenia z istniejącą nawierzchnią (36,1 i 16,9 m) zaprojektowano jej frezowanie oraz wykonanie warstwy wyrównawczej i nowej warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego.

4.1. Charakterystyka parametrów projektowych

Klasa obciążenia

Obiekt zaprojektowano na obciążenie ruchome taborem samochodowym - model ML1 wg PN-EN 1992-2; klasa I wg warunków technicznych z 2019 r. (klasa A wg PN- 85/S-10030 i obciążenie pojazdem specjalnym klasy 150).

Podstawowe wymiary

Przyjęte parametry projektowe przekroju poprzecznego nowego obiektu wynoszą:

- szerokość jezdni 6,0 m (droga powiatowa)
- szerokość chodnika 2,5 m (na dojeźdźniach 1,5 m)
- opaska 0,75 m i pobocze trawiaste 3,85 m
- długość przewodu 14,00 m
- długość całkowita 21,45 m
- światło poziome 3,0 m
- wysokość w świetle 2,0 m

4.2. Roboty rozbiórkowe

Projektowana przebudowa mostu wymaga wykonania robót rozbiórkowych istniejącej konstrukcji mostu (przęsła i przyczółki), w ramach których uzyskane zostaną:

- granulat bitumiczny 19 m³
- gruz betonowy 70 m³
- ciosy i gruz kamienny 5 m³

- gruz ceglany 6 m³
- złom stalowy 6,4 t
- grunt z wykopów 500 m³

Wszystkie materiały, w dobrym stanie, uzyskane z rozbiórki mogą być ponownie użyte (recykling). Gruz betonowy zaleca się wbudować w dolne warstwy odbudowywanego nasypu drogowego, kamień można użyć do umocnień. Grunt z wykopów należy wywieźć i utylizować. Zakres użycia lub przekazania materiałów rozbiórkowych będzie określony w umowie pomiędzy Wykonawcą a Inwestorem.

4.3. Zagospodarowanie terenu

Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działki w obrębie robót:

- obiekt 77 m²
- jezdnia 500 m²
- chodnik 120 m²
- pobocze 150 m²
- skarpy 500 m²
- schody skarpowe 3 m²

5. Ochrona terenu

Zgodnie z informacją Urzędu Miejskiego w Wieleniu, przedmiotowy most drogowy nie podlega żadnej z form ochrony konserwatorskiej. Planowana inwestycja zlokalizowana jest obok zabytku nieruchomego jakim jest Zagroda Młyńska nr 3 na działce o nr ewid. 22/3. obejmująca m.in. młyn, mur, ok. 1901 r., na obszarze którego funkcjonował młyn z domem młynarza. Obok budynku młyna, powstała następnie mała elektrownia wodna (obecnie ruina). Inwestor/Wykonawca zobowiązani są przestrzegać warunków zawartych w art. 32 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, tj. w przypadku odkrycia w trakcie prowadzenia robót budowlanych przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem do:

- wstrzymanie robót mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot
- zabezpieczenia przy użyciu dostępnych środków miejsca jego odkrycia
- niezwłocznego zawiadomienia o tym fakcie wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta)

Dla terenu objętego zakresem robót jest ustalony miejscowy planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego.

6. Warunki gruntowo-wodne

Wykonano trzy otwory wiertnicze małośrednicowe, do głębokości 10,0 m ppt, 8,5 m ppt i 2,0 m ppt. Wykonano także jedno sondowanie udarowo-obrotowe sondą krzyżakową SLVT. Badany obszar pod względem morfologicznym jest urozmaicony, ale płaski. Nasyp drogowy posiada wysokości ok. 2,2 m. Obszar badań to prowincja Nizy Środkowoeuropejskiego, podprowincja Pojezierze Południowobałtyckie, w obrębie makroregionu Pradolina Toruńsko-Eberswaldzka, mezoregion Kotlina Gorzowska.

Podłoże podzielono na cztery pakiety geotechniczne, w obrębie których występują grunty o tej samej genezie. W obrębie pakietu wyodrębniono warstwy geotechniczne różniące się między sobą rodzajem gruntu oraz stopniem zagęszczenia lub stopniem plastyczności.

Pakiet I składa się z: nasypów niekontrolowanych złożone głównie z piasków drobnoziarnistych z domieszką humusu lub gruzu ceglanego,

Pakiet II to namuły i namuły piaszczyste o wytrzymałości na ścinanie 0,043 MPa.

Pakiet III stanowią piaski średnioziarniste, piaski średnioziarniste z domieszkami i piaski gruboziarniste z domieszką humusu, o $I_d = 0,52$ i $0,59$.

Pakiet IV składa się z gruntów spoistych: pyłów i pyły piaszczyste z domieszkami, o $I_L = 0,40$ i $0,30$.

Zwierciadło wody gruntowej stabilizuje się na rzędnej 51,77 – 51,91 od wlotu mostu oraz 52,26 m od wylotu. Wykonanie robót fundamentowych nowego obiektu posadowionego bezpośrednio jest utrudnione poprzez istniejący wysoki poziom wody w jeziorze. Przyjęto wykonanie części robót rozbiórkowych i ziemnych oraz robót fundamentowych w osłonie ścianek szczelnych stalowych. Posadowienie konstrukcji zaprojektowano jako bezpośrednie na warstwie korka betonowego grubości 1,2 m opartego na warstwie pyłów i pyłów piaszczystych. Ze względu na budowę geologiczną i przyjęte posadowienie bezpośrednie na jednorodnej warstwie gruntu podłoże zaliczono do prostych warunków gruntowych i zakwalifikowano do I kategorii geotechnicznej.

Tereny górnicze nie występują.

7. Uwarunkowania środowiskowe

Warunki i wymagania zawarto w decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych wydanej przez Burmistrza Wielenia.

Przy realizacji przedsięwzięcia należy uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzonych prac, jak również ochronę naturalnego ukształtowania terenu i zachowanie stosunków wodnych. Do prac należy używać sprawnego technicznie sprzętu o ograniczonej możliwości wycieków paliwa lub smarów. Prace szczególnie uciążliwe należy prowadzić w porze dnia.

Na etapie budowy zachować przepływ wody w rzece istniejącym przelewem awaryjnym. Wodę oraz przyległy teren należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się odpadów budowlanych i zanieczyszczeń.

Zaplecze budowy oraz bazy materiałowe należy w pierwszej kolejności zorganizować na terenie wsi, poza terenami podmokłymi, poza obszarami chronionymi, w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac należy przywrócić teren do stanu sprzed rozpoczęcia robót.

8. Warunki prowadzenia robót w zakresie ochrony środowiska

W czasie robót należy zapewnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac. Plac budowy i jego zaplecze należy zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić jego rekultywację.

Używane maszyny i urządzenia do prac demontażowych, wyburzeniowych i budowlanych winny spełniać wymagania dla urządzeń w zakresie emisji hałasu do środowiska, rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21.12.2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. nr 263/05, poz. 2202). Prace emitujące hałas należy wykonywać tylko w porze dziennej.

W trakcie budowy należy kontrolować stan utrzymania pojazdów transportowych i maszyn budowlanych oraz zapewnić ich prawidłową eksploatację. Podczas prowadzenia robót należy unikać zanieczyszczenia terenu odpadami stałymi i ciekłymi, a powstające na placu budowy odpady należy selektywnie magazynować w oznakowanych pojemnikach oraz systematycznie wywozić i zagospodarowywać.

Prace rozbiórkowe i budowlane wykonywane będą z zachowaniem ochrony wody płynącej i ziemi przed zanieczyszczeniami. Oddziaływanie wykonywanych robót na płynącą wodę będzie okresowe i ustąpi po wykonaniu robót.

Po wykonaniu robót grunty na działce zostaną rekultywowane z przygotowaniem ich do projektowanej funkcji.

9. Warunki eksploatacji w zakresie ochrony środowiska

Przebudowa mostu zmniejszy ilość zawieszin ogólnych w wodach opadowych wprowadzanych do gruntu poprzez filtrowanie wód opadowych w warstwach nasypu na podłożu gruntowym. Brak jest bezpośredniego wpływu obiektu na środowisko.

Zastosowanie nowej, bardziej sztywnej i trwałej konstrukcji nośnej obiektu z nawierzchnią bitumiczną zmniejszy emisję hałasu od przejeżdżających pojazdów samochodowych.

Wypożyczenie drogi na odcinku przebudowy w szerszą jezdnię, chodnik i pobocze gruntowe z opaską zwiększy bezpieczeństwo ruchu samochodowego, rowerzystów i pieszych. Schody skarpowe zapewnią lepszy dostęp obsługi do obiektu.

Nowy obiekt będzie szerszy od istniejącego mostu i wyposażony będzie w jezdnię o dwóch pasach ruchu, chodnik dla pieszych i pobocze trawiaste. Jezdnia ograniczona będzie krawężnikami. Na gzymsach obiektu zostaną zainstalowane bariery i balustrady ochronne chroniące przed upadkiem.

10. Odpady

W trakcie budowy, jak i w czasie eksploatacji obiektu i odcinka drogi nie będą występowały odpady niebezpieczne.

Wykonawca robót zobowiązany jest posiadać stosowne decyzje dot. gospodarki odpadami, prowadzić segregację wytworzonych odpadów oraz uzgodnić z zamawiającym sposób ich odzyskiwania, unieszkodliwiania i miejsce gromadzenia.

Opis opracował:

J. Hołowaty

Szczecin, maj 2021 r.

PRACOWNIA PROJEKTOWA

Dróg i Mostów - Janusz Hołowaty

71-063 Szczecin ul. Wilków Morskich 6/9

🌐 jah-mosty.pl ☎ 603 116 273 ✉ jah@wp.pl

Stadium :

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

Zadanie:

Przebudowa mostu nr 13/30005593 w ciągu drogi powiatowej nr 1337P w m. Mężyk

Adres :

dz. nr **6/3, 189/1, 21, 29, 22/3, 98 i 289** obręb ewidencyjny 300208_5.0016, Mężyk

Gmina WIELEŃ powiat CZARNKOWSKO-TRZCIANECKI województwo WIELKOPOLSKIE

Inwestor / adres :

Powiat Czarnkowsko - Trzcianiecki

Adres do korespondencji : Zarząd Dróg Powiatowych w Czarnkowie
ul. Gdańska 56 64-700 Czarnków

Branża :

Inżynierska

Nazwa opracowania:

Most drogowy w km 5+664

Kategoria XXVIII k = 5,0 w = 1,0

Funkcja	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Data	Podpis
Projektant	dr inż. Janusz Hołowaty	Upr. bud. nr 131/Sz/94 Specj. konstr.-inż.	05.2021	
Sprawdzający	mgr inż. Paweł Różyło	Upr. bud. nr 11/98 Specj. konstr.-bud.	05.2021	

Szczecin, maj 2021 r.

ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI

Opis techniczny	16
Rysunki	
1. Plan sytuacyjny	23
2. Rysunek ogólny	24
3. Inwentaryzacja mostu do rozbiórki	25
4. Przekrój normalny drogi	26

OPIS TECHNICZNY

do projektu architektoniczno-budowlanego przebudowy mostu nr 13/30005593
w ciągu drogi powiatowej nr 1337P w m. Mężyk

1. PRZEZNACZENIE I PROGRAM UŻYTKOWY

Celem opracowania jest projekt budowlany przebudowy mostu drogowego nad rzeką Miałą w km 5+664 drogi powiatowej Nr 1337P we wsi Mężyk.

Opracowanie obejmuje projekt budowlany przebudowy mostu opracowany dla zwiększenia parametrów eksploatacyjnych i nośności obiektu oraz zlikwidowanie „wąskiego gardła” na drodze. W ramach przebudowy mostu zostanie wykonane zabezpieczenie wykopów ściankami szczelnymi, rozbiórka istniejącego mostu i ruin elektrowni, wykopy ziemne, wykonany zostanie korek betonowy, a po odpompowaniu wody z wykopów wykonana zostanie warstwa wyrównawcza korka (fundamentu), ustrój nośny ramowy z prefabrykatów typu skrzynkowego zespolony z płytą żelbetową, żelbetowe ścianki czołowe i skrzydła oraz płyty przejściowe. Wykonana zostanie izolacja przeciwwodna z warstwą ochronną. Dla wykonania robót istniejący most, ruiny elektrowni wodnej i odcinki murów oporowych zostaną rozebrane. Zbudowany zostanie nasyp poszerzający koronę drogi, z umocnionymi skarpami brzegowymi. W ramach przebudowy zostanie odtworzona nawierzchnia drogowa z podbudową na długości wykonywanych robót drogowych. Zamontowane zostaną drogowa bariera i balustrada ochronna na ściankach czołowych obiektu. Obiekt zostanie wyposażony w zastawkę z szandorów drewniano-stalowych dla regulacji przepływu wód. Schody dla obsługi zostaną wykonane na skarpie.

Opracowanie wykonano przy zamknięciu obiektu dla ruchu samochodowego podczas wykonywania głównych robót budowlanych. Zamknięcie ruchu drogowego wymagane jest dla wykonania rozbiórki nawierzchni drogowej z podbudową, rozbiórki istniejącego mostu oraz do budowy nowej konstrukcji obiektu, wykonania zasypek i odbudowy nawierzchni drogowej. Na czas robót należy zainstalować tymczasową kładkę dla pieszych i pracowników. Prace wykończeniowe mogą być realizowane przy wahadłowym ruchu pojazdów na obiekcie.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 2.1. Umowa nr 12/2019/2 z Powiatem Czarnkowsko-Trzcianeckim – Zarząd Dróg Powiatowych w Czarnkowie
- 2.2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 63/2000, poz. 63 ze zm.)
- 2.3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (ze zm.)
- 2.4. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych
- 2.5. PN-S-10030: 1985. Obiekty mostowe. Obciążenia.

- 2.6. PN-S-10042: 1992. Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie
- 2.7. PN-B-03020: 1981. Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli. Obliczenia statyczne i projektowanie
- 2.8. PN-S-10052: 1982. Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Projektowanie
- 2.9. PN-B-03010: 1983. Ściany oporowe. Obliczenia statyczne i projektowanie
- 2.10. PN-EN 1991-2:2007. Eurokod 1: Oddziaływania na konstrukcje. Część 2: Obciążenia ruchome mostów.
- 2.11. PN-EN 1992-1-1:2008. Eurokod 2: Projektowanie konstrukcji z betonu. Część 1-1: Reguły ogólne i reguły dla budynków.
- 2.12. PN-EN 1992-2:2010. Eurokod 2: Projektowanie konstrukcji z betonu. Część 2: Mosty z betonu. Obliczanie i reguły konstrukcyjne.
- 2.13. Normy, wytyczne i warunki techniczne.
- 2.14. Katalogi elementów prefabrykowanych.
- 2.15. Przepusty drogowe. Przepusty drogowe z elementów prefabrykowanych. BPBDiM Transprojekt Warszawa Sp. z o.o. Warszawa 2007 r.
- 2.16. Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. GDDKiA, Promost-Consulting, Rzeszów 2019 r.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1. Zagospodarowanie terenu

Most znajduje się w ciągu drogi powiatowej nad rzeką Miała we wsi Mężyk. Istniejące zagospodarowanie terenu związane jest z prowadzeniem ruchu drogowego i dawną eksploatacją młyna, a później małej elektrowni wodnej - jest ustalone od chwili budowy tych obiektów. Teren jest przekształcony na potrzeby transportu drogowego i eksploatacji młyna, a następnie małej elektrowni wodnej. Most posiada zastawkę drewnianą zapewniającą utrzymanie wymaganego poziomu wód w jeziorze (retencja) i swobodę przepływu tych wód. Przyjęty zakres przebudowy mostu wyposaża drogę w ramową konstrukcję żelbetową zapewniającą swobodę przepływu wody w rzece i ciągłość ekosystemu. Zakres robót znajduje się na działkach drogowych, wodnych, mieszkaniowo-usługowych, siedliskowych i łące.

3.2. Charakterystyka istniejącego mostu

Most znajduje się w km 33+552,5 rzeki Miała we wsi Mężyk, gmina Wieleń. Obiekt jest jednoprzęsłowy o konstrukcji stalowej z belek podłużnych i kształtowników pomostu. Rozpiętość przęsła wynosi 5,25 m. Most został zbudowany najprawdopodobniej przed rokiem 1930, wykorzystując jeden przyczółek kamienny poprzedniego mostu. Obiekt wykonano jako ukośny o kącie ukosu 85°. Długość mostu wynosi 5,9 m. Całkowita długość mostu, ze skrzydłami, wynosi 10,40 m. Szerokość przęsła wynosi 5,05 m. Światło poziome wynosi 5,0 m, a światło pionowe 1,04 m (0,17 m na zastawce). Most posiada ograniczoną szerokość i ograniczoną nośność do 10 ton tworząc miejsce niebezpieczne na drodze powiatowej.

Droga powiatowa na dojazdach do mostu i na moście posiada nawierzchnię z bitumiczną na podbudowie z kruszywa. Szerokość jezdni na moście jest zawężona – ruch pojazdów odbywa się wahadłowo. Most nie posiada krawężników i chodników. Balustrady są niestabilne.

Dno rzeki pod mostem jest umocnione betonem z kamieniami, na odcinku wypadu za mostem umocnienie dna jest zniszczone. Od wlotu mostu znajduje się zastawka do regulacji przepływu

wody z jeziora. Przy zastawce, w zakolu jeziora, zbierają się zanieczyszczenia. Skarpy przy obiekcie są gruntowe, porośnięte trawą. Część murów oporowych jest zniszczona lub spękana. Ruina konstrukcji nieczynnej elektrowni wodnej zawęża światło poziome rzeki.

Most jest znacznie zdegradowany ze względu na przestarzałą konstrukcję i duże ubytki korozyjne. Powłoki antykorozyjne są całkowicie zniszczone i nie były dawno odnawiane. Duże ubytki i pęknięcia występują w ścianach przyczółków i skrzydeł oraz murów oporowych. Nawierzchnia bitumiczna na moście i dojazdach jest zdeformowana i spękana, brak jest odwodnienia mostu. Izolacja pomostu jest zniszczona lub nie istnieje. Odwodnienie przyczółków i odcinków dojazdowych jest zniszczone i niesprawne, występuje obniżenie nawierzchni na moście.

Most nie posiada chodnika dla pieszych, a ruch pojazdów odbywa się wahadłowo. Stwarza to niebezpieczeństwo powstawania wypadków. Balustrady są niestabilne.

Wylot mostu ograniczony jest ścianami, częściowo uszkodzonymi. Skarpy przy obiekcie są gruntowe, porośnięte trawą.

3.3. Stan techniczny i nośność istniejącego mostu

Ogólny stan mostu i jego uszkodzeń nie zmienia się od kilku lat i był przedstawiany w wykonywanych przeglądach. Przeszło wykazuje znaczne uszkodzenia korozyjne belek podłużnych i kształtowników pomostu, co uniemożliwia prawidłowe wykonanie ich napraw. Nośność mostu jest znacznie ograniczona ze względu na zastosowane rozwiązania konstrukcyjne i zaprojektowanie obiektu na lekkie pojazdy.

Most nie spełnia współczesnych wymagań technicznych i eksploatacyjnych. Most przewidziany jest do rozbiórki i budowy nowej konstrukcji dla uzyskania wymaganej nośności i parametrów spełniających wymagania zamawiającego. Budowa nowego ustroju zmniejszy nakłady finansowe na remonty i utrzymanie istniejącego obiektu.

3.4. Instalacje komunalne

Przy i na moście nie stwierdzono linii kablowych. Obok mostu przebiega napowietrzna linia energetyczna. Przy moście znajduje się nieczynna napowietrzna linia telekomunikacyjna. Planowana jest budowa wodociągu.

Kanalizacja deszczowa nie występuje, odwodnienie odbywa się powierzchniowo. Nie występują także inne instalacje. Na obiekcie, dla odprowadzenia wody opadowej z drogi, zaprojektowano wpusty mostowe z bezpośrednim odprowadzeniem wody deszczowej i roztopowej do przewodu obiektu.

4. CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEJ PRZEBUDOWY

Nowy obiekt będzie spełniał wszystkie parametry techniczne i eksploatacyjne dla drogi powiatowej określone przez zamawiającego. Obiekt będzie posiadać nośność: klasa I wg warunków technicznych z 2019 r. i wg PN-EN 1991-2. Zaprojektowano wykonanie konstrukcji żelbetowej ramowej z typowych prefabrykatów skrzynkowych ze ściankami czołowymi i skrzydłami monolitycznymi. Obiekt oparty jest na bezpośrednim fundamencie betonowym monolitycznym (korku) wykonanym pomiędzy ściankami szczelnymi. Fundament betonowy stanowi wspólne oparcie dla przewodu oraz wlotu i wylotu obiektu.

Po wybudowaniu nowej konstrukcji należy znieść występujące ograniczenie prędkości, szerokości i nośności występujące na drodze ze względu na zawężenie i zły stan techniczny

istniejącego mostu. Dopuszczalny nacisk na oś taboru wynosić będzie 11,5 t. Dopuszczalny będzie przejazd pojazdów nienormatywnych. Obiekt posiadać będzie wymaganą skrajnię drogową.

Zaprojektowano odtworzenie nawierzchni drogowej na obiekcie: warstwy bitumiczne oraz podbudowa zasadnicza z kruszywa stabilizowanego. Zaprojektowano chodnik i pobocza trawiaste usytuowane na koronie drogi, i oddzielone od jezdni krawężnikiem betonowym.

4.1. Charakterystyka parametrów projektowych

Klasa obciążenia i warunki techniczne

Obiekt zaprojektowano na obciążenie ruchome klasy I wg rozporządzenia o warunkach technicznych, co odpowiada klasie A (50 ton) wg PN-85/S-10030 i pojazdowi specjalnemu klasy 150. Nowy obiekt będzie spełniał wymagania „Warunków techniczne dla drogowych obiektów inżynierskich i ich usytuowania” oraz „Warunków techniczne dla dróg publicznych i ich usytuowania”.

Podstawowe wymiary i materiały

Przyjęte parametry projektowe przekroju poprzecznego nowego obiektu wynoszą:

- szerokość całkowita korony drogi 14,0 m (droga powiatowa)
- szerokość jezdni 6,0 m
- szerokość chodnika 2,5 m (0,5+1,5+0,5)
- opaska 0,75 m i pobocze trawiaste 3,85 m
- długość przewodu 14,00 m
- długość całkowita 21,45 m

Światło poziome obiektu wynosi 3,0 m, a wysokość w świetle wynosi 2,0 m. Wysokość konstrukcyjna wynosi 0,75 m.

Obiekt zaprojektowano z umocnionym dnem (dolna płyta prefabrykatu).

Korona drogi na obiekcie jest obramowana ściankami czołowymi. Strefy przejściowe drogi zabezpieczone są płytami przejściowymi monolitycznymi.

Nawierzchnia drogowa jest bitumiczna, warstwa ścieralna z betonu asfaltowego.

Drogowe bariery ochronne i balustrady stalowe o wysokości 1,1 m osadzone są na ściankach czołowych obiektu.

Odwodnienie obiektu odbywa się spadkami podłużnymi dwustronnymi min. 2% na warstwie ochronnej hydroizolacji, za płyty przejściowe i drenami na skarpę

Dla wszystkich elementów konstrukcyjnych obiektu (prefabrykatów oraz wlotu i wylotu) zastosowano stal zbrojeniową gatunku B500 klasy ciągliwości C (dopuszczonej do stosowania w mostownictwie) oraz beton konstrukcyjny min. klasy C40/50 W8 F150. Dla płyty zespalającej i płyt przejściowych zastosowano beton klasy C30/37 W8 F150.

Beton korka i warstw wyrównawczych (niekonstrukcyjny) – C12/15. Przygotowanie podłoża gruntowego pod fundamenty wg technologii wykonawcy.

Wytrzymałości charakterystyczne zastosowanych materiałów, przyjęte wg PN-EN 1992-1-1:

- | | |
|--|----------------------------|
| - stal zbrojeniowa B500-C | $f_{yk} = 500 \text{ MPa}$ |
| - beton C40/50 (wytrzymałość na ściskanie) | $f_{ck} = 40 \text{ MPa}$ |
| - beton C30/40 (wytrzymałość na ściskanie) | $f_{ck} = 30 \text{ MPa}$ |

Do wykonania wszystkich zewnętrznych powierzchni betonowych należy stosować deskowania zapewniające równość i gładkość powierzchni, która nie wymaga szlifowania i szpachlowania (beton licowy).

Wszystkie powierzchnie stykające się z gruntem należy zabezpieczyć izolacją powłokową przez malowanie bitumem. Izolację tylnych pionowych ścian prefabrykatów należy wykonać bitumem, przed montażem. Na stykach zmontowanych prefabrykatów, pod płytą zespalającą i na ścianach pionowych, należy nakleić paski papy zgrzewalnej o szerokości 0,33 m. Na górnej powierzchni płyty zespalającej i płyt przejściowych należy wykonać hydroizolację o grubości min. 5 mm z warstwą ochronną z betonu asfaltowego.

Powierzchnie zewnętrzne ścianek czołowych i skrzydeł należy zabezpieczyć powłokami ochronnymi. Powierzchnie wnętrza przewodu konstrukcji należy zabezpieczyć powłokami impregnacijnymi.

4.2. Klasa obciążenia obiektu

Konstrukcję obiektu zaprojektowano na obciążenie ruchem drogowym: model ML1 klasy I stosując metodę rozdzielonych współczynników bezpieczeństwa zgodnie z normami PN-EN 1990, PN-EN 1991-2 i PN-EN 1992-2.

Obliczenia statyczne obiektu wykonano dla układu trwałego (normalna eksploatacja).

Analizowano obciążenia ciężarem własnym, parciem gruntu i wody oraz taborem drogowym (model LM1 i LM2).

Wyciąg z obliczeń statycznych znajduje się w projekcie technicznym (wykonawczym).

5. ZAKRES PROJEKTOWANEJ PRZEBUDOWY

Przebudowa mostu wykonana będzie dla parametrów technicznych i eksploatacyjnych obiektu określonych przez zamawiającego. Osiągnięcie wymaganej nośności i szerokości wymaga wykonania nowego obiektu. Zaprojektowano żelbetową konstrukcję ramową z prefabrykowanych elementów skrzynkowych, która wbudowana zostanie w miejscu istniejącego mostu. W czasie rozbiórki istniejącego mostu i budowy nowej konstrukcji ruch drogowy należy skierować na objazd. Dla ruchu pieszych i pracowników należy zastosować tymczasową kładkę.

W ramach przebudowy mostu przewidziano roboty przygotowawcze, rozbiórkowe i ziemne, fundamentowe, konstrukcyjne, izolacyjne, nawierzchniowe i wykończeniowe. Przed rozpoczęciem robót Wykonawca powinien sprawdzić i skorygować zakres rozbiórek istniejącego chodnika, dla uzyskania płynnej linii krawężnika.

Wykonawca robót powinien opracować projekt i harmonogram robót.

Zaprojektowano umocnione koryto rzeki pod obiektem. Do wykonania poszerzenia korony drogi i budowy skarp brzegowych zastosować grunt słabo przepuszczalny – do poziomu wierzchu płyt przejściowych. Do wyższych warstw nasypów można stosować grunty piaszczyste zagęszczone do $I_s = 1,0$. Dno rzeki i spód skarp, od wlotu i wylotu, należy umocnić narzutem kamiennym i walcem kamiennym $\varnothing 0,4$ m.

Główne roboty należy wykonywać przy zamknięciu ruchu samochodowego na odcinku prowadzonych robót. Rozbiórka istniejącego mostu i wykonanie wykopów wymaga wykonania

ścianek szczelnych i korka betonowego (fundamentu). Roboty wykończeniowe można wykonywać przy utrzymaniu ruchu wahadłowego na jezdni.

Dla prowadzenia robót należy opracować Projekt Czasowej Organizacji Ruchu. Obiekt i drogę oznakować wg Projektu Stałej Organizacji Ruchu.

6. WPLYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO

Wpływ konstrukcji nowego obiektu drogowego na środowisko jest niewielki, budowa nowej sztywniejszej konstrukcji z bitumiczną nawierzchnią drogową na podbudowie z kruszywa zmniejszy hałas i wibracje powstające przy przejeździe taboru samochodowego. Wody opadowe z obiektu będą odprowadzane do wpustów mostowych i przewodu obiektu. Woda infiltracyjna odprowadzana będzie do gruntu z jej oczyszczaniem poprzez infiltrację w nasypie drogowym. Budowa obiektu nie wymaga wycinania drzew, gdyż nowa konstrukcja powstanie w miejsce istniejącego mostu.

Skarpy nasypu drogowego zostaną uformowane i wyprofilowane z zastosowaniem gruntów rodzimych, powierzchnia skarp zostanie umocniona. Zachowany zostanie naturalny charakter brzegów jeziora, co umożliwi swobodny przepływ wód powierzchniowych.

W czasie utrzymania obiektu będą powstawały niewielkie ilości odpadów organicznych z koszenia traw na skarpach przy obiekcie oraz odpady z czyszczenia i konserwacji obiektu oraz nawierzchni drogowej i chodnika.

Większy wpływ na środowisko będzie miała faza budowy nowego obiektu. W czasie robót należy zapewnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni i zwierząt. Plac budowy i jego zaplecze należy zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić jego rekultywację. Podczas prowadzenia robót należy unikać zanieczyszczenia terenu odpadami stałymi i ciekłymi, a powstające na placu budowy odpady należy selektywnie magazynować w oznakowanych pojemnikach oraz systematycznie zagospodarowywać, wywozić i utylizować.

Prace rozbiórkowe i budowlane należy wykonywać z zachowaniem ochrony wody płynącej i ziemi przed zanieczyszczeniami. Prace emitujące hałas należy wykonywać tylko w porze dziennej. W trakcie budowy należy kontrolować stan utrzymania pojazdów transportowych i maszyn budowlanych oraz zapewnić ich prawidłową eksploatację.

Budowę obiektu zaprojektowano z zastosowaniem elementów prefabrykowanych, co skróci czas trwania robót i wpływ tych robót na środowisko. Po wykonaniu robót grunty na działce zostaną rekultywowane z przywróceniem ich dotychczasowej funkcji.

7. UWAGI KOŃCOWE

Inwestor, przed rozpoczęciem prac, zobowiązany jest wystąpić do Dyrektora RZWG w Bydgoszczy o zawarcie umowy użytkowania gruntów pokrytych wodami.

Dla wykonania robót kierownik budowy jest zobowiązany do opracowania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (bioz). Przebudowa mostu obejmuje wykonanie nowego obiektu o konstrukcji skrzynkowej, zamkniętej, który nie wymaga próbnego obciążenia.

Przed przystąpieniem do robót należy zawiadomić zarządzającego rzeką o terminie rozpoczęcia robót.

Po zakończeniu prac i uporządkowaniu terenu wykonawca zobowiązany jest do protokolarnego przekazania terenu PGW WP Nadzór Wodny w Drezdenku.

Opis opracował:

J. Hołowaty

Szczecin, maj 2021 r.

OŚWIADCZENIA, UPRAWNIENIA i ZAŚWIADCZENIA

Szczecin, maj 2021 r.

OŚWIADCZENIE

Niniejszym oświadczamy, że projekt budowlany dla zadania pn.

**„Przebudowa mostu nr 13/30005593 w ciągu drogi powiatowej nr 1337P
w m. Mężyk”**

został wykonany w sposób zgodny z wymogami ustawy Prawo Budowlane, przepisami i obowiązującymi Polskimi Normami, zasadami wiedzy technicznej oraz uzgodnieniami i opiniami.

Projektant:	dr inż. Janusz Hołowaty	upr. nr 131/Sz/94 projektant w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie mostów	05.2021 r.	
Sprawdzający:	mgr inż. Paweł Różyło	upr. nr 11/98 projektant i kierownik robót budowlanych w specjalności konstrukcyjno-budowlanej bez ograniczeń	05.2021 r.	

WARUNKI, INFORMACJE, POSTANOWIENIA, DECYZJE, UZGODNIENIA i ZAŚWIADCZENIA

Informacja PP.4120.5.2019 z dnia 03.07.2019 r. Urząd Miejski w Wieleniu

Informacja BD.2.2.434.4.2019.MCK z dnia 31.07.2019 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne. Wody Polskie. Nadzór Wodny w Drezdenku

Wypis z dnia 04.07.2019 r. z uchwały nr 68/IX/03 Rady Miejskiej w Wieleniu z dnia 5 czerwca 2003 r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Gminy Wielen. Urząd Miejski w Wieleniu (PP.6727.157.2019)

Wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Wielen z dnia 07.04.2020 r. (PP.6727.77.2020)

Opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 04.11.2019 r. (WOO-IV.4220.1133.2019.AK.4)

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia z dnia 12.12.2019 r. Burmistrz Wielenia (TI.S.6220.14.2019.MW)

Uzgodnienie projektu przebudowie mostu drogowego nad rzeką Miała w ciągu drogi powiatowej nr 1337P z dnia 3 października 2019 r. – Zarząd Dróg Powiatowych w Czarnkowie (ZDP-2.2411.14.2019)

Decyzja Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile z dnia 12 lutego 2021 r. o ustaleniu linii brzegowej rzeki Miała na wysokości działek o nr ewid. 29 i 21, obręb Mężyk, gmina Wielen, powiat czarnkowsko-trzcianecki. (BD.ZUZ.2.423.24.2020.SA)

Decyzja Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile z dnia 31 maja 2021 r. o udzieleniu Powiatowi Czarnkowsko-Trzcianeckiemu pozwolenia wodno-prawnego na: likwidację mostu nr 13/30005593 w km 33+552,5 rzeki Miała, wykonanie przepustu wraz z zastawką piętrzącą wodę w km 33+552,5 rzeki Miała (km 5+664 drogi powiatowej nr 1337P w m. Mężyk), wykonanie i likwidacja tymczasowej kładki dla pieszych, tymczasowe odwodnienie wykopu budowlanego, odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do wód (BD.ZUZ.2.4210.41.2020.SA)

Wielkopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Poznaniu – Delegatura w Pile, opinia z dn. 18.08.2021 r.

Wojewódzki Sztab Wojskowy w Poznaniu, pismo z dn. 16.08.2021 r.

Informacja Orange Polska sp. z o.o. z dn. 4.02.2020 r.

Uproszczony wypis z rejestru gruntów z dnia 21.06.2019 r.

Mapa Ewidencyjna z dnia 18.06.2019 r.