

# **PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI**

## **/do zgłoszenia z art. 29 i 30 prawa budowlanego/**

**Przebudowa drogi polegająca na modernizacji  
drogi dojazdowej do gruntów rolnych w m. Małoszyce  
na odcinku o dł. 200 mb. (dz. o nr ewid. 31)**

### **Adres budowy:**

działka o nr ewid.:

**31** – położenie: Województwo: świętokrzyskie; Powiat:  
Opatów; Jednostka ewidencyjna: SADOWIE; Obręb: 7  
MAŁOSZYCE;

### **Kategoria obiektu budowlanego:** XXV

- współczynnik kategorii obiektu: (k) 1,0
- współczynnik wielkości obiektu: (w) 1,0

### **INWESTOR:**

**Gmina Sadowie  
Sadowie 86  
27-580 Sadowie**

### **JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA:**

**Wojciech Dryś – OBSŁUGA INWESTYCJI DROGOWYCH  
39-400 Tarnobrzeg; Aleja Warszawska 16B**

### **Projektant:**

<i>Lp.</i>	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Funkcja</i>	<i>Branża</i>	<i>Nr uprawnień</i>	<i>Data</i>	<i>Podpis</i>
1	mgr inż. Wojciech Dryś	Projektant	Drogowa	PDK/0056/POOD/16 uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej	VI.2017	

**CZERWIEC 2017**

# **SPIS ZAWARTOŚCI:**

## **I. CZĘŚĆ OPISOWA**

1. Oświadczenie Projektanta
2. Kserokopia uprawnień oraz zaświadczenia o wpisie do Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
3. Mapa ewidencyjna
4. Wykaz działek ewidencyjnych i podmiotów ewidencyjnych
5. Opis techniczny

## **II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- |                                |                   |   |           |
|--------------------------------|-------------------|---|-----------|
| 1. Plan Orientacyjny           | w skali 1: 10 000 | - | Rys. Nr 1 |
| 2. Mapa Ewidencyjna z zakresem | w skali 1 : 5 000 | - | Rys. Nr 2 |
| 3. Przekroje Konstrukcyjne     | w skali 1 : 50    | - | Rys. Nr 3 |

# OŚWIADCZENIE

Projekt Przebudowy Drogi /do zgłoszenia z art. 29 i 30 prawa budowlanego/ na:

**Przebudowę drogi polegającej na modernizacji drogi dojazdowej do gruntów rolnych w m. Małoszyce na odcinku o dł. 200 mb. (dz. o nr ewid. 31)**

w branży drogowej

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant                    -            mgr inż. Wojciech Dryś

# **OPIIS TECHNICZNY**

## **1. Podstawa opracowania:**

- a) Umowa z Gminą Sadowie;
- b) Aktualny podkład mapowy, kopia mapy ewidencyjnej w skali 1 : 5 000;
- c) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (t. j. Dz.U. 2013 poz. 1129);
- d) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2012, poz. 462 ze zmianami);
- e) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t. j. Dz.U. 2016 poz. 124);
- f) Inne Ustawy, Normy i Normatywy związane z projektowaną inwestycją.
- g) Wizja w terenie.

## **2. Cel, lokalizacja i zakres opracowania:**

Celem opracowania jest sporządzenie projektu na przebudowę drogi polegającej na modernizacji drogi dojazdowej do gruntów rolnych w m. Małoszyce na odcinku o dł. 200 mb. (dz. o nr ewid. 31 - obręb 7 MAŁOSZYCE, gmina Sadowie) w zakresie: wykonanie robót ziemnych związanych z odcinkowym ścięciem przyległych skarp w celu przywrócenia pierwotnej szerokości pasa drogowego, ścięciem wierzchniej warstwy darniny w celu oczyszczenia istniejącej nawierzchni, wykonaniem opaski ziemnej za krawędzią pobocza, wzmocnienie wraz z wyrównaniem istniejącej nawierzchni jezdni poprzez uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie, ułożenie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej, wykonanie skropień międzywarstwowych, wykonanie poboczy gruntowych ulepszonych kruszywem łamanym wraz z ich powierzchniowym utrwaleniem, w ramach prac wykończeniowych już na całym odcinku drogi przewidziano plantowanie (wykonanie opaski ziemnej) skarp w gruncie kat. I-IV pomiędzy krawędzią pobocza a granicą pasa drogowego.

### 3. Stan istniejący:

**Istniejąca droga** (dz. o nr ewid. 31 - obręb 7 MAŁOSZYCE, gmina Sadowie) obsługuje ruch lokalny stanowiąc dojazd do gruntów rolnych oraz pojedynczej zabudowy zagrodowej. Istniejąca droga posiada jezdnię o nawierzchni z kruszywa łamanego o szerokości 3,00 m. Wymieniony odcinek jezdni charakteryzuje się licznymi ubytkami oraz deformacjami nawierzchni. Po obu stronach jezdni pobocza gruntowe o szerokości około 0,30 m.

Początek odcinka to włączenie do drogi powiatowej o nawierzchni bitumicznej, natomiast koniec w km 0+200.

Odwodnienie korpusu drogowego powierzchniowe poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne w kierunku od drogi.

Droga przewidziana do przebudowy przebiega po istniejącym śladzie zarówno przez tereny niezabudowane, rolnicze (pola, łąki i pastwiska) oraz odcinki w terenie o pojedynczej zabudowie zagrodowej. Przebudowa drogi nie zmieni dotychczasowego przeznaczenia terenu.

**Całość zadania mieści się w granicach działki stanowiącej pas drogowy (istniejąca droga), która jest własnością inwestora (działka o nr ewid. 31).**

**Konfiguracja terenu:** teren równiny i pagórkowaty.

**Charakterystyka ruchowa:** droga dojazdowa – D, kategoria ruchu KR 1.

### 4. Wytyczne do przebudowy w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

#### 4.1. Dane techniczne:

Klasa drogi	-	D – dojazdowa;
Kategoria ruchu	-	KR 1
Obciążenie nawierzchni	-	80 kN/oś
Szerokość jezdni jednopasowej	-	3,00 m
Szerokość poboczy gruntowych	-	2 x 0,30 m;
Pochylenie poprzeczne jezdni	-	2% (spadek jednostronny);
Pochylenie poprzeczne poboczy	-	2% i 8% (spadek jednostronny);

#### 4.2. Plan sytuacyjny:

**Szerokość przebudowywanej drogi** – jednopasowej to 3,00 m o nawierzchni bitumicznej – zgodnie z załączonym Przekrojem Konstrukcyjnym.

Na całej długości przebudowywanej drogi zakłada się obustronne pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie na szerokość 0,30 m wraz z ich podwójnym powierzchniowym utwaleniem.

#### **4.3. Profil podłużny:**

Niweletę jezdni wpisano w istniejącą konfigurację terenu i dopasowano do istniejącego zagospodarowania terenu. Przy wykonywaniu warstwy wyrównawczej z kruszywa należy zwrócić uwagę na zniwelowanie lokalnych zaniżeń profilu drogi.

#### **4.4. Przekrój konstrukcyjny:**

Na całej długości przebudowywanej drogi zakłada się obustronne pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie na szerokość 0,30 m (gr. 7 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm) wraz z ich powierzchniowym utwaleniem.

Przekrój nawierzchni jezdni jednopasowej o spadku jednostronnym o wartości 2 %. Spadek poboczy gruntowych jednostronny w kierunku do i od jezdni to 2 i 8%, zgodnie z załączonym przekrojem konstrukcyjnym.

Na przebudowywanej drodze założono wzmocnienie wraz z wyrównaniem istniejącej nawierzchni kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm wraz z zaklinowaniem kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm, średnia grubości warstwy po zagęszczeniu 25 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 4 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 3 cm, pomiędzy warstwami należy wykonać skropienia międzywarstwowe przy użyciu emulsji asfaltowej.

Przewidziano również wyprowadzenie dwóch promieni włączeń o wartości  $R = 5$  i  $8$  m oraz wykonanie wyrównania uskoku pomiędzy krawędzią jezdni a nawierzchnią istniejących zjazdów w związku z podniesieniem niwelety drogi w technologii z kruszywa Szczegółowy zakres prac zgodnie z przedmiarem robót do wykonania w części kosztorysowej.

#### **4.5. Odwodnienie:**

Odwodnienie korpusu drogowego powierzchniowe poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne w kierunku od drogi.

**5. Konstrukcje nawierzchni – dla podłoża G1 (moduł sprężystości (wtórny) nie mniejszy niż 100 MPa):**

**Jezdnia:**

- 3 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- śr. 25 cm - wzmocnienie wraz z wyrównaniem istniejącej nawierzchni kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm wraz z zaklinowaniem kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm (**UWAGA: całość warstwy układana mechanicznie rozcielnikiem, grubość układanej warstwy w każdym miejscu nie może być mniejsza niż 20 cm**)
- istniejąca nawierzchnia z kruszywa

**Pobocze gruntowe:**

- podwójne powierzchniowe utwardzenie grysami frakcji 2/5, 5/8 o ilości kruszywa 18 dm<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> i emulsją asfaltową kationową
- 7 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana o uziarnieniu 0-31,5 mm
- warstwy podbudowy

**6. Wpływ inwestycji na środowisko.**

**Przedmiotowe zadanie zlokalizowane jest na całej swojej długości poza obszarem NATURA 2000.**

Przebudowa drogi polegająca na modernizacji drogi dojazdowej do gruntów rolnych w m. Małoszyce na odcinku o dł. 200 mb. (dz. o nr ewid. 31 - obręb 7 MAŁOSZYCE, gmina Sadowie) **nie kwalifikuje się** do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz. 71).

Realizacja przedmiotowego zadania ma charakter lokalny, i nie wpłynie w znacznym stopniu na istniejące środowisko i nie naruszy istniejących stosunków wodnych. Wykonanie nawierzchni jezdni drogi, obustronnych poboczy na szerokości 0,30 m poprawi płynność ruchu samochodowego, a co za tym idzie zmniejszy się emisja spalin oraz obniży lokalnie stężenie substancji zanieczyszczających: CO, CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, NO, Pb, SO<sub>2</sub>, poprzez zwiększenie drożności systemu komunikacyjnego. Poprawie ulegnie również bezpieczeństwo ruchu samochodowego. Poprawi się również dostępność i funkcjonalność przedmiotowego urządzenia komunikacyjnego oraz ograniczenie uciążliwości wynikającej

z hałasu powodowanych przez mało płynny ruch samochodowy (wprawdzie ruch drogowy będzie emitował hałas i wibracje, to będą one jednak mniejsze niż w przypadku pozostawienia drogi w obecnym stanie technicznym). Wykonanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych poprawi odwodnienie terenu. Wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo. Ze względu na przeznaczenie (ruch lokalny) większość zanieczyszczeń będzie miała charakter organiczny, a ich ilość nie będzie istotnie wpływać na czystość wody. Wykonanie całości inwestycji poprawi bezpieczeństwo, estetykę terenu i zwiększy jego atrakcyjność gospodarczą. Ze względu na wielkość i rodzaj inwestycji nie wpłynie ona negatywnie na obszar, na którym jest zlokalizowana. Planowane do realizacji przedsięwzięcie nie przebiega przez parki narodowe. Realizacja planowanego zamierzenia nie stanowi zagrożenia dla systemów korytarzy, ciągów i powiązań ekologicznych, umożliwiających swobodne przemieszczanie się zwierząt. Na terenie planowanej inwestycji oraz w najbliższym sąsiedztwie nie występują stanowiska roślin chronionych. Planowane do realizacji prace budowlane nie spowodują realnego zagrożenia dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi, nie spowodują zmian w przyrodzie nieożywionej – wszelkie stosunki geobotaniczne zostaną zachowane; również stosunki glebowe i wodne nie zostaną zmienione; realizacja projektu nie będzie mieć żadnego wpływu na klimat, dobra materialne oraz dobra kultury. W związku z realizacją inwestycji nie zachodzi naruszenie interesów osób trzecich, zarówno w związku z przepisami ochrony środowiska jak i przepisami budowlanymi. Powstałe w wyniku prac budowlanych oraz eksploatacji dróg odpady będą typowymi odpadami powstającymi w budownictwie drogowym i nie stanowią zagrożenia dla środowiska, przy zachowaniu ich właściwego składowania i powtórnego wykorzystania.

Planowana inwestycja nie znajduje się również na obszarze wpisanym do rejestru zabytków.

## **7. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.**

Informuję, że przedmiotowe zadanie jest inwestycją, która nie wymaga sporządzenia Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia.

Powyższe wynika z faktu, że rodzaje robót budowlanych objętych zadaniem nie wchodzi w skład szczegółowego zakresu rodzajów robót budowlanych, stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi wymienionych w § 6 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – Dz. U. Nr 120, poz. 1126.



## **8. Obszar oddziaływania inwestycji**

Obszar oddziaływania przedmiotowej inwestycji zamknie się w granicach działek stanowiących pas drogowy tj. działka oznaczona nr ewidencyjnym: 31.

Opracował: