

# **PROJEKT BUDOWLANY NA PRZEBUDOWĘ DROGI DOJAZDOWEJ DO GRUNTÓW ROLNYCH W MIEJSCOWOŚCI BRONIBÓR**

Temat

**Przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych w miejscowości  
Bronibór, działki nr 103, 120, 253/1**

Adres inwestycji

Bronibór, działki nr 103, 120, 253/1, gmina Szczytniki

Branża

Drogowa

Inwestor

Gmina Szczytniki

Szczytniki 139, 62-865 Szczytniki

Projektował

inż. Arkadiusz Rygas

upr. WKP/0300/POOD/13

specjalność drogowa

Opracował

inż. Wojciech Grygielski

Opracował

inż. Szymon Szydłowski

---

Data opracowania

kwiecień – 2020

## **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

### **I. CZĘŚĆ OPISOWA**

1. Dane wyjściowe do projektowania	3
2. Oświadczenie projektanta	4
3. Kserokopia uprawnień	5-6
4. Kserokopia zaświadczenia o przynależności do WOIIB	7
5. Opis techniczny	8-15
6. Informacja BIOZ	16-18

### **II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

1. Plan orientacyjny skala 1:25000
2. Plan sytuacyjny skala 1:1000
3. Przekrój normalny skala 1:50

## **OPIS TECHNICZNY**

do projektu budowlano - wykonawczego na przebudowę drogi  
dojazdowej do gruntów rolnych w miejscowości Bronibór

### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- **Zlecenie Inwestora**
- **Mapa do celów projektowych w skali 1:1000 [1],**
- **Dodatkowy pomiar wysokościowy, inwentaryzacja geodezyjna elementów drogowych [2],**
- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 29 stycznia 2016r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 2016 poz. 124) [3],**
- **Komentarz do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie cz. I i II GDDP Warszawa 2002r. [4],**
- **Katalog wzmocnień i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych IBDiM 2001r. [5],**
- **Katalog powtarzalnych elementów drogowych - "Transprojekt" Warszawa [6],**
- **Uzgodnienia z Zamawiającym,**
- **Pozostałe obowiązujące normy i przepisy,**
- **Przepisy dotyczące kosztorysowania robót budowlanych,**
- **Wizja lokalna.**

### **2. ZAKRES OPRACOWANIA**

Przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych w miejscowości Bronibór na odcinku od km 0+000 do km 0+361 oraz od km 0+000 do km 0+489,30 obejmuje:

- roboty ziemne,

- wykonanie warstwy wzmacniającej z gruntobetonu  $R_m = 2,5 \text{ MPa}$ ,
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- wykonanie nawierzchni z kruszywa łamanego.

### **3. OKREŚLENIE GRANIC PRZEBUDOWY DROGI**

Przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych w miejscowości Bronibór będzie realizowana w istniejącym pasie drogowym obejmującym działki lub części działek:

- 253/1 obręb 0011 Kuczewola,
- 103 obręb 0011 Kuczewola,
- 120 obręb 0011 Kuczewola.

Zgodnie z art. 29, ust. 2, pkt. 12 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013r. , poz. 1409, ze zm.) remont i przebudowa dróg nie wymaga pozwolenia na budowę i podlega tylko zgłoszeniu właściwemu organowi zgodnie z w/w ustawą.

### **4. WARUNKI GRUNTOWO-WODNE, KATEGORIA GEOTECHNICZNA**

Według wykonanych badań w drogach występują żużel, piasek, kruszywo kamienne w górnej warstwie do głębokości 0,3m, poniżej ły piaszczyste średnio i dobrze zagęszczone. Woda gruntowa występuje na głębokości 1,7 m poniżej powierzchni terenu. Nośność podłoża G-2. Badania gruntowe oraz charakter obiektu pozwalają zaliczyć go do **pierwszej kategorii geotechnicznej** w prostych warunkach gruntowo-wodnych.

### **5. STAN ISTNIEJĄCY**

Obecnie droga posiada na całym odcinku nawierzchnię z żużla paleniskowego, miejscami wzmocnioną kruszywem kamiennym, o szerokości ok. 3,0 m, z ubytkami, zdeformowaną w zarówno w przekroju poprzecznym jak i podłużnym, w stanie złym.

Droga posiada uzbrojenie techniczne – sieć wodociagową, sieć teletechniczną i sieć energetyczną.

Pas drogowy o szerokości 3,20÷7,80 m w liniach rozgraniczenia zlokalizowany jest w terenie rolniczym, częściowo zabudowanym. W terenie zabudowanym występują zjazdy indywidualne. W planie zagospodarowania przestrzennego teren ten przeznaczony jest pod zabudowę jednorodzinną.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni nie ulegnie zmianie.

Na przebudowywanym odcinku występują następujące skrzyżowania:

- w km 0+000 z drogą powiatową nr 4623P, skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe, z pierwszeństwem przejazdu w ciągu drogi powiatowej, kąt skrzyżowania ok.  $61^\circ$ , nawierzchnia drogi powiatowej bitumiczna,
- w km 0+361 skrzyżowanie z drogą dojazdową, skrzyżowanie zwykła trójwlotowe, bez ustalonego pierwszeństwa, kąt skrzyżowania w

prawo ok 90°, w lewo ok. 130°, nawierzchnia drogi dojazdowej z żużla i kruszywa łamanego.

W liniach rozgraniczających pasa drogowego oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się:

- kable energetyczne nn,
- linia napowietrzna nn,
- kable telekomunikacyjne,
- sieć wodociągowa.

## **6. ELEMENTY PROJEKTOWANE**

W uzgodnieniu z Zamawiającym projektuje się dla drogi nową konstrukcję nawierzchni dla kategorii KR1. Na całym odcinku projektuje się pobocza obustronne o nawierzchni gruntowej i zmiennej szerokości. Nie przewiduje się przebudowy skrzyżowań. Droga przewidziana jest jako jednokierunkowa, bez ruchu pieszych.

### **6.1. Podstawowe parametry projektowe**

- klasa drogi: D (dojazdowa),
- dostępność: częściowo ograniczona,
- przekrój: jednojezdniowy 2X1,
- prędkość dopuszczalna: 30 km/h,
- prędkość projektowa: 30km/h,
- szerokość jezdni: 2,50m ÷ 4,0m,
- szerokość poboczy: brak,
- kategoria ruchu: KR1.

### **6.2. Droga w planie**

Oś drogi zaprojektowano na podstawie pomiaru sytuacyjnego przy założeniu maksymalnego wpisania trasy w istniejącą oś. Załamanie osi wyokrąglono łukami kołowymi.

#### **Skrzyżowania**

- w km 0+000 z drogą powiatową nr 4623P, skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe, bez zmiany geometrii,
- w km 0+361 z drogą dojazdową, skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe, bez zmiany geometrii.

### **6.3. Droga w przekroju podłużnym**

Profil podłużny drogi zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącej nawierzchni przy założeniu wymaganego wzmocnienia, zachowania płynności niwelety oraz możliwości odwodnienia powierzchniowego drogi. Nowy profil

podłużny przewiduje wyniesienie nawierzchni tłuczniowej 4-5cm nad istniejącą nawierzchnię.

#### **6.4. Droga w przekroju poprzecznym**

- szerokość jezdni: 2,50m ÷ 4,0m,
- pochylenie poprzeczne nawierzchni drogi: 4% jednostronne.

#### **6.5. Odwodnienie**

W ramach robót nie przewiduje się zmiany sposobu odwodnienia pasa drogowego. Wody opadowe z nawierzchni z kruszywa kamiennego odprowadzone zostaną na przyległy teren biologicznie czynny.

#### **6.6. Zjazdy**

Nie przewiduje się budowy zjazdów indywidualnych.

#### **6.7. Przebudowa urządzeń uzbrojenia terenu**

W ramach inwestycji nie przewiduje się przebudowy urządzeń uzbrojenia terenu niezwiązanych z drogą.

#### **6.8. Organizacja ruchu**

Nie przewiduje się zmiany organizacji ruchu po przebudowie drogi.

### **7. TECHNOLOGIA ROBÓT NAWIERZCHNIOWYCH**

#### **7.1. Kategoria ruchu**

W uzgodnieniu z Zamawiającym dla dróg gminnych przyjęto kategorię ruchu **KR1**.

#### **7.2. Nośność podłoża**

W podłożu zalegają głównie iły piaszczyste. Dla całego projektowanego odcinka przyjęto uśrednioną grupę nośności **G2**.

#### **7.3. Droga gminna**

##### ***7.3.1. Nowa konstrukcja jezdni***

Obliczenie wzmocnienia istniejącej konstrukcji nawierzchni wykonano metodą mechanistyczną.

Zgodnie z w/w projektem konstrukcję drogi zaprojektowano j/n:

1) dla odcinka na działce 103:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0-31,5mm grub. 5cm,

- istniejąca podbudowa z kruszywa łamanego.
- 2) dla odcinka na działce 120:
  - nawierzchnia z kruszywa łamanego 0-31,5mm grub. 10cm,
  - podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie grub. 15cm,
  - warstwa wzmacniająca z gruntobetonu  $R_m = 2,5$  MPa grub. 10cm.

#### **7.4. Pobocza**

Konstrukcję poboczy zaprojektowano zgodnie z uzgodnieniami z Zamawiającym - brak poboczy ze względu na zbyt małą szerokość pasa drogowego.

### **8. TECHNOLOGIA ROBÓT ZIEMNYCH**

Z uwagi na to, że w większości roboty ziemne polegają na wykonaniu koryta pod nową konstrukcję nawierzchni przyjęto wywóz gruntu na odkład.

### **9. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE**

Przedmiotowa inwestycja usytuowana jest na terenie nie objętym prawną ochroną konserwatorską. Inwestycja nie koliduje z istniejącą zielenią (drzewa, krzewy).

### **10. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ**

Nie dotyczy.

### **11. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE DZIAŁKI**

#### ***11.1. Analiza istniejących uwarunkowań oraz przyjętych parametrów***

W związku z zamiarem przygotowania terenu pod przyszłą zabudowę, na podstawie § 6 rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, dokonano analizy uwarunkowań terenowych i przyjętych parametrów przebudowywanej drogi.

#### ***11.2. Wzajemne rozmieszczenie elementów drogi oraz urządzeń infrastruktury technicznej w charakterystycznych przekrojach poprzecznych***

W pasie przebudowywanej drogi występują urządzenia infrastruktury technicznej, identyfikowane jako instalacje podziemne i nadziemne, będące własnością gminy oraz innych podmiotów.

Do urządzeń podziemnych zaliczyć należy np. sieć wodociągową i teletechniczną. Natomiast do urządzeń nadziemnych zaliczamy m. in. słupy energetyczne.

W części graficznej przedstawiono charakterystyczne przekroje.

### ***11.3. Sposób etapowego i docelowego odwodnienia***

W ramach robót nie przewiduje się zmiany sposobu odwodnienia pasa drogowego. Wody opadowe z nawierzchni bitumicznej odprowadzone zostaną na pobocza o nawierzchni przepuszczalnej.

### ***11.4. Sposób wysokościowego rozwiązania drogi***

Początkowy odcinek pozostaje na istniejących rzędnych terenu (odcinek o długości 20m). Następnie niweleta jezdni wyniesiona zostanie w górę o średnią wartość 4-5cm. Powyższe wynika z potrzeby zadania odpowiednich spadków podłużnych oraz nawiązania się do nawierzchni istniejącej drogi oraz wjazdów na teren przyległych posesji.

### ***11.5. Wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia***

W pasie drogi nie występują nasadzenia.

### ***11.6. Podstawowe uwarunkowania hydrologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych***

Ze względu na brak aktualnego opracowania geologicznego, grunt podłoża oceniono na podstawie wizji lokalnej i badań makroskopowych. Na tej podstawie grunty podłoża ustalono jako wątpliwe, a warunki wodne podłoża jako przeciętne. Uzyskane informacje na temat warunków gruntowo-wodnych oraz na podstawie "Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych nawierzchni ulic", podłożę gruntowe zaliczono do grupy nośności G-2.

Droga nie znajduje się w strefie obszarów zalewowych.

### ***11.7. Podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniem powietrza***

Drogę zaprojektowano z materiałów i wyrobów oraz w taki sposób, aby nie stanowił zagrożenia dla higieny i zdrowia użytkownika lub sąsiadów, w szczególności w wyniku: wydzielania się gazów toksycznych, obecności szkodliwych pyłów lub gazów w powietrzu, niebezpiecznego promieniowania, zanieczyszczenia lub zatrucia wody lub gleby, nieprawidłowego usuwania dymu i spalin oraz nieczystości i odpadów w postaci stałej lub ciekłej, występowania wilgoci w elementach budowlanych lub na ich powierzchni. W zakresie ochrony czystości powietrza drogę zaprojektowano z materiałów spełniających wymagania w zakresie dopuszczalnych zawartości naturalnych pierwiastków promieniotwórczych.

## **Odpady**



Utrzymanie porządku i czystości na terenie nieruchomości - zgodnie z obowiązującymi przepisami, a w szczególności: Ustawy z dnia 13.09.1996r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, a także przepisami lokalnymi. Nie będą to także odpady niebezpieczne. Usuwanie odpadów odbywać się będzie za pośrednictwem wyspecjalizowanych służb. Miejsce gromadzenia odpadów - istniejące miejsca gromadzenia odpadów stałych.

Na etapie przewidywanej budowy będą powstawały liczne odpady. Wskazane jest prowadzenie robót budowlanych w oparciu o nowoczesne technologie, a powstałe w trakcie prac budowlanych odpady powinny być usuwane zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi wykonania robót budowlanych. Zagospodarowanie i wywóz odpadów powstałych w wyniku prowadzenia prac budowlanych spoczywa w całości na wykonawcy. Składowanie i wywóz odpadów powinno odbywać się zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi postępowania z odpadami, tj. Ustawą o odpadach i prawem ochrony środowiska.

Lp	Rodzaj odpadu	Podgrupa odpadu	Grupa odpadu	Kod
1	Odpady betonowe oraz gruz	Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, cegły, płyty ceramika) - 17 01	Odpady z budowy i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (wyłączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)	17 01 01
2	Gleba i ziemia w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne	Gleba i ziemia - 17 05	j.w.	17 05 03*
3	Gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03	j.w.	j.w.	17 05 04
4	Urobek z pogłębiania zawierający lub zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi	j.w.	j.w.	17 05 05
5	Urobek inny niż wymieniony w 17 05 05	j.w.	j.w.	17 05 06
6	Inne odpady z budowy i demontażu (w tym odpady zmieszane zawierające substancje niebezpieczne)	Inne odpady budowlane - 17 09	j.w.	17 09 03*
7	Zanieczyszczone odpady z budowy i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	Inne odpady budowlane z demontażu - 17 09	j.w.	17 09 04

8	Niesegregowane (zanieczyszczone) odpady komunalne	Inne odpady komunalne - 20 03	Odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie	20 03 01
---	---	-------------------------------	---	----------

10 11 81\* Odpady zawierające azbest

17 06 Materiały izolacyjne oraz materiały budowlane zawierające azbest

17 06 05\* Materiały budowlane zawierające azbest.

### **Hałas**

Projektowana budowa może emitować hałas, który będzie uciążliwy dla otaczającego środowiska tylko i wyłącznie podczas prowadzonych prac budowlanych. Na etapie użytkowania planowanego przedsięwzięcia emisja hałasu nie będzie szkodliwa ani uciążliwa dla otaczającego środowiska naturalnego, ludzi i zwierząt. Nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy hałasów zawartych w aktualnych przepisach.

Dopuszczalny poziom hałasu:

- dzień - LAeqD = 55 dB (przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym),
- noc - LAeqD = 45 dB (przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy).

W związku z powyższym, projektuje się następujące rozwiązania techniczne:

Zaprojektowano bitumiczną nawierzchnię drogi.

Przecięcie krawędzi jezdni w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową zaprojektowano łukami  $R = 6,0\text{m}$ . Na całym odcinku drogi zaprojektowano jezdnię o szerokości  $3,0\text{m}$ .

Spadek poprzeczny jezdni zaprojektowano jednostronny o wartości  $3\%$ .

Wzdłuż jezdni zaprojektowano obustronne pobocza o zmiennej szerokości, ze spadkiem  $8\%$  w kierunku do granic pasa drogowego.

Na całym odcinku drogi projektuje się wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne wraz z poboczem. Zaplanowano, że niweleta drogi zostanie wyniesiona w stosunku do istniejącego poziomu średnio o ok.  $4\text{-}5\text{cm}$  (z wyjątkiem końcowego odcinka drogi).

Przedmiotowa droga będzie drogą jednokierunkową, nie będzie wykorzystywana przez pieszych.

Całość zakresu objętego realizacją przedstawiona została na załączonym planie sytuacyjnym.

### **Zjazdy do działek**

W ramach inwestycji nie przewiduje się przebudowy i budowy zjazdów.

*Opracowali:*

*inż. Arkadiusz Rygas*

*inż. Wojciech Grygielski*

*inż. Szymon Szydłowski*