

# **PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI**

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

**Przebudowa drogi gminnej Nr 337031T Słoptów – Kurów  
na odcinku 900 mb. od km 1+960 do km 2+860**

### **Adres budowy:**

działka o nr ewid.:

**110** – położenie: Województwo: świętokrzyskie; Powiat:  
Opatów; Jednostka ewidencyjna: LIPNIK; Obręb: 4 KURÓW;

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

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

### **INWESTOR:**

**Gmina Lipnik  
Lipnik 20  
27-540 Lipnik**

### **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	III.2016	

**MARZEC 2018**

# **SPIS ZAWARTOŚCI:**

## **I. CZĘŚĆ OPISOWA**

1. Oświadczenie Projektanta
2. Kserokopia uprawnień oraz zaświadczenia o wpisie do Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
3. 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 : 20        | - | Rys. Nr 3.1 i 3.2 |

# OŚWIADCZENIE

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

**Przebudowę drogi gminnej Nr 337031T Słoptów – Kurów na odcinku 900 mb. od km 1+960 do km 2+860**

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 Lipnik;
- b) Aktualny podkład mapowy, kopia mapy ewidencyjnej;
- 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 gminnej Nr 33701931T Słotów – Kurów na odcinku 900 mb. od km 1+960 do km 2+860 (na dz. o nr ewid. 110 – obręb 4 KURÓW, Gmina Lipnik) w zakresie: wykonanie robót ziemnych związanych ze ścięciem istniejących zawyżonych poboczy oraz z korytowaniem pod mijankę, wykonanie kompleksowej konstrukcji nawierzchni na mijance – warstwa odsączająca z rumoszu skalnego/piasku, podbudowa z kruszywa łamanego, warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-bitumicznej, a następnie oczyszczenie istniejącej nawierzchni bitumicznej w złym stanie technicznym, skropienie istniejącej nawierzchni, ułożenie warstwy wyrównawczej, ułożenie warstwy pośredniej z geosyntetyku na całej szerokości, wykonanie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej wraz z wykonaniem skropień międzywarstwowych, wykonanie poboczy gruntowych ulepszonych kruszywem łamanym, w ramach prac wykończeniowych już na całym odcinku drogi przewidziano plantowanie (wykonanie opaski ziemnej) skarp w gruncie kat. I-IV poza krawędzią pobocza.

### 3. Stan istniejący:

**Istniejąca droga** (na dz. o nr ewid. 110 – obręb 4 KURÓW, gmina Lipnik) obsługuje ruch lokalny stanowiąc dojazd do posesji prywatnych i pól uprawnych, na przebudowywanym odcinku posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 4,0 m, po obu stronach jezdni pobocza gruntowe o szerokości 0,75 m, zawyżone w stosunku do istniejącej jezdni. Wymieniony odcinek jezdni charakteryzuje się licznymi spękaniem, ubytkami oraz deformacjami nawierzchni.

Początek odcinka w km 1+960, natomiast koniec w km 2+860 (na granicy pasa drogowego drogi krajowej nr 9).

Odwodnienie korpusu drogowego powierzchniowe poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne w kierunku od drogi do istniejących rowów przydrożnych.

Droga przewidziana do przebudowy przebiega po istniejącym śladzie zarówno przez tereny niezabudowane, rolnicze (pola, łąki i pastwiska), lokalne nieużytki 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. 110).**

**Konfiguracja terenu:** teren równiny.

**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	-	4,00 m
Szerokość poboczy gruntowych	-	2 x 0,75 m;
Pochylenie poprzeczne jezdni	-	2% (spadek dwustronny);
Pochylenie poprzeczne poboczy jednostronny od jezdni);	-	8% (spadek
Parametry mijanki: długość bez skosów 25 m, skos wjazdowy i wyjazdowy 1:2, całkowita szerokość jezdni w obrębie mijanki 5 m;		

#### **4.2. Plan sytuacyjny:**

**Szerokość przebudowywanej drogi** – jednopasowej to 4,00 m o nawierzchni bitumicznej – zgodnie z załączonymi Przekrojami Konstrukcyjnymi. W

W ciągu przebudowywanej drogi gminnej zlokalizowano jedną mijankę. Długość mijanki bez skosów 25,0 m. Całkowita szerokość jezdni w obrębie mijanki to 5,0 m. Skosy wyjazdowy i wjazdowy 1:2.

Na całym odcinku przebudowywanej drogi zakłada się obustronne pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie na szerokość 0,75 m.

#### **4.3. Profil podłużny:**

Niweletę jezdni wpisano w istniejącą konfigurację terenu i dopasowano do istniejącego zagospodarowania terenu.

#### **4.4. Przekrój konstrukcyjny:**

Na całym odcinku przebudowywanej drogi zakłada się obustronne pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie na szerokość 0,75 m (gr. 11 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm). Przekrój nawierzchni jezdni o spadku dwustronnym o wartości 2 %. Spadek poboczy 8%, zgodnie z załączonymi przekrojami konstrukcyjnymi.

Na przebudowywanym odcinku zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym założono korytowanie pod kompleksową konstrukcję nawierzchni na mijance – warstwa odsączająca z rumoszu skalnego/piasku gr. 15 cm, podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm i gr. 20 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 6 cm, a następnie po uprzednim oczyszczeniu i skropieniu emulsją asfaltową istniejącej nawierzchni bitumicznej jej wyrównanie mieszanką mineralno-bitumiczną w ilości średnio 50 kg/m<sup>2</sup>, ułożenie warstwy pośredniej z geosyntetyku na całej szerokości jezdni o R<sub>n</sub> powyżej 50 kN/m, ułożenie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubościach odpowiednio 4 cm i 4 cm; pomiędzy warstwami należy wykonać skropienia międzywarstwowe przy użyciu emulsji asfaltowej.

Przewidziano również wyprowadzenie zjazdów wraz z promieniami włączeń w technologii z kruszywa łamanego w związku z podniesieniem niwelety drogi (w granicach pasa drogowego). Szczegółowy zakres prac związanych z przebudową 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 do istniejących rowów przydrożnych. Sposób odwodnienia nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu pierwotnego, nie przewiduje się żadnych nowych elementów.

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

##### Jezdnia:

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- warstwa pośrednia z geosyntetyku o  $R_n$  powyżej 50 kN/m
- śr. 75 kg/m<sup>2</sup> - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna w złym stanie technicznym

##### Jezdnia – konstrukcja nawierzchni na mijance:

- 6 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- 25 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm
- 15 cm - warstwa odsączająca z rumoszu skalnego/piasku

##### Pobocze gruntowe:

- 11 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana o uziarnieniu 0-31,5 mm

#### 6. Wpływ inwestycji na środowisko.

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

Przebudowa drogi gminnej Nr 3370131T Słoptów – Kurów na odcinku 900 mb. od km 1+960 do km 2+860 **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

wraz z mijanką z mieszanki mineralno – bitumicznej, obustronnych poboczy gruntowych na szerokości 0,75 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, 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 i do istniejących rowów przydrożnych. 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 działki stanowiącej pas drogowy tj. działka oznaczona nr ewidencyjnym: **110**.

Opracował: