

# **PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI**

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

**Przebudowa drogi gminnej nr 337013T Żurawniki – Gozdawa  
na odcinku 420 mb od km 0+275 do km 0+695**

### **Adres budowy:**

działki o nr ewid.:

**614/1; 613/1; 612/1; 611/1; 594/1; 593/1; 592** – położenie:  
Województwo: świętokrzyskie; Powiat: Opatów; Jednostka  
ewidencyjna: LIPNIK; Obręb: 5 LESZCZKÓW;

### **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	IV.2019	

**KWIECIEŃ 2019**

# **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: 13 000           | - | Rys. Nr 1 |
| 2. Mapa Ewidencyjna z zakresem w skali 1 : 5 000 | - | Rys. Nr 2 |
| 3. Przekroje Konstrukcyjne                       | - | Rys. Nr 3 |

# OŚWIADCZENIE

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

**Przebudowę drogi gminnej nr 337013T Żurawniki – Gozdawa na odcinku  
420 mb od km 0+275 do km 0+695**

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 zasadniczej i 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 (t. j. Dz.U. 2018 poz. 1935);
- 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 337013T Żurawniki – Gozdawa na odcinku 420 mb od km 0+275 do km 0+695 (na dz. o nr ewid. 614/1; 613/1; 612/1; 611/1; 594/1; 593/1; 592 – obręb 5 LESZCZKÓW; Gmina Lipnik) w zakresie: wykonanie robót ziemnych związanych z profilowaniem w celu wyprowadzenia spadków, z korytowaniem na poszerzeniach, z wykonaniem nasypu uzupełniającego; wykonanie kompleksowej konstrukcji nawierzchni na poszerzeniach; a następnie już na całym odcinku drogi wyrównanie nawierzchni kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie; oraz ułożenie warstwy wiążącej i 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 skarp/wykonanie opaski ziemnej pomiędzy krawędzią pobocza a granicą pasa drogowego oraz zniwelowanie różnicy wysokościowej na istniejących zjazdach poprzez uzupełnienie kruszywem łamanym.

### 3. Stan istniejący:

**Istniejąca droga gminna** obsługuje ruch lokalny stanowiąc dojazd do gruntów rolnych i pojedynczej zabudowy zagrodowej. Istniejąca droga posiada jezdnię o nawierzchni z kruszywa łamanego w złym stanie technicznym o zmiennej szerokości pomiędzy 3,00 m a 3,50 m wraz z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 0,50 m.

Wymieniony odcinek jezdni charakteryzuje się licznymi ubytkami oraz deformacjami nawierzchni.

Początek odcinka w km 0+275 (początek istniejącej nawierzchni bitumicznej w ciągu przedmiotowej drogi gminnej w dobrym stanie technicznym), koniec odcinka w km 0+695 (skrzyżowanie z drogą powiatową).

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

Droga przewidziana do przebudowy przebiega przez tereny niezabudowane, tereny o pojedynczej zabudowie zagrodowej, rolnicze (pola, łąki i pastwiska). Przebudowa drogi nie zmieni dotychczasowego przeznaczenia terenu.

**Całość zadania mieści się w granicach działek stanowiących w całości lub w części (dotyczy dz. nr 592) pas drogowy (istniejąca droga).**

**Konfiguracja terenu:** teren równinny.

**Charakterystyka ruchowa:** droga gminna 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	-	8 % (spadek jednostronny);

#### 4.2. Plan sytuacyjny:

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

Na całej długości przebudowywanej drogi gminnej zakłada się obustronne pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie na szerokość odpowiednio 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 całej długości przebudowywanej drogi zakłada się obustronne pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie na szerokość 0,75 m (gr. 8 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm).

Przekrój nawierzchni jezdni jednopasowej o spadku dwustronnym o wartości 2 %. Spadek poboczy gruntowych jednostronny w kierunku od jezdni to 8 %, zgodnie z załączonymi Przekrojami Konstrukcyjnymi.

Na przebudowywanym odcinku zgodnie z przekrojami konstrukcyjnymi założono korytowanie na poszerzeniach (**związane jest to z korektą przebiegu trasy – wpisanie w ewidencyjny pas drogowy i uzyskaniem docelowych szerokości jezdni i poboczy zgodnych w warunkami technicznymi określonymi w Rozporządzeniu 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))**); wykonanie kompleksowej konstrukcji nawierzchni na poszerzeniach: warstwa odsączająca z rumoszu skalnego gr. 15 cm, podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm wraz z zaklinowaniem kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm; a następnie już na całym odcinku drogi wyrównanie 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 20 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 4 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 4 cm, pomiędzy warstwami należy wykonać skropienia międzywarstwowe przy użyciu emulsji asfaltowej.

Przewidziano również wyprowadzenie promieni włączeń przy skrzyżowaniu z drogą powiatową oraz zjazdów wraz z promieniami włączeń w technologii bitumicznej oraz z kruszywa łamanego. 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.

#### 4. 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
- śr. 20 cm - wyrównanie 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 15 cm**)

##### Poszerzenie:

- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm wraz z zaklinowaniem kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm
- 15 cm - warstwa odsączająca z rumoszu skalnego

##### Pobocze gruntowe:

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

#### 5. Wpływ inwestycji na środowisko.

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

Przebudowa drogi gminnej nr 337013T Żurawniki – Gozdawa na odcinku 420 mb od km 0+275 do km 0+695 **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 2016 r. 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 z mieszanki mineralno-bitumicznej, obustronnych poboczy 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 vibracje, 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.

## **6. 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.

## **7. Obszar oddziaływania inwestycji**

Obszar oddziaływania przedmiotowej inwestycji zamknie się w granicach działek stanowiących w całości lub w części (dotyczy dz. nr 592) pas drogowy tj. działki oznaczone nr ewidencyjnym: **614/1; 613/1; 612/1; 611/1; 594/1; 593/1; 592.**

Opracował: