



Przedsiębiorstwo Usługowo-Projektowe „MI”  
Mirośław Sieja  
ul. Piłsudskiego 10B/1  
47-223 Kędzierzyn-Koźle

## PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

### OBIEKT BUDOWLANY

nazwa	Wewnętrzna droga gminna, dojazdowa do gruntów rolnych w Centawie
kategoria obiektu	<b>XXV</b>
adres	Centawa
jednostka ewidencyjna	161102_2 Jemielnica
obręb ewidencyjny	0010 Centawa
numer(y) działek	198 , 162/1 , 162/2 , 162/3 , 155/1 i 155/2

Nazwa zadania: Przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych w Jemielnicy

### INWESTOR

instytucja	Gmina Jemielnica
adres	ul. Strzelecka 67 , 47-133 Jemielnica

### JEDNOSTKA PROJEKTOWA

nazwa	Przedsiębiorstwo Usługowo-Projektowe „MI” Mirośław Sieja
adres	47-223 Kędzierzyn-Koźle , ul. Piłsudskiego 10B/1

### PROJEKTANCI

Branża drogowa

imię i nazwisko	nr uprawnień	specjalność	data opracowania	podpis
Mirośław Sieja	<b>29/95/Op</b>	konstrukcyjno-inżynierska w zakresie drogi i lotnicze drogi startowe oraz manipulacyjne	10 grudnia 2021 r.	

## **ZAWARTOŚĆ PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEGO**

### **I. CZĘŚĆ OGÓLNA**

#### **1. INFORMACJE OGÓLNE**

- 1.1. Przedmiot inwestycji
- 1.2. Przedmiot, cel i zakres dokumentacji
- 1.3. Podstawa opracowania
- 1.4. Odniesienie sytuacyjne i wysokościowe

#### **2. STAN ISTNIEJĄCY**

### **II. CZĘŚĆ DROGOWA**

Opis rozwiązań projektowych:

### **III. INFORMACJA DOTYCZĄCA OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ**

### **IV. INFORMACJA O DOSTĘPNOŚCI DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH**

### **V. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO**

1. Informacje ogólne
2. Zapotrzebowanie na wodę oraz sposób odprowadzenia ścieków
3. Zanieczyszczenie powietrza
4. Odpady
5. Emisja hałasu i wibracji
6. Wpływ na istniejący drzewostan
7. Wpływ na wody powierzchniowe i podziemne
8. Oddziaływanie na przyrodę
9. Życie i zdrowie ludzi

### **VI. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

1. Zagospodarowanie terenu skala: 1:500
2. Profil podłużny skala 1:100:1000
3. Przekrój konstrukcyjny skala 1:25
4. Przekrój konstrukcyjny na zjeździe skala 1:25

## **I. CZĘŚĆ OGÓLNA**

### **1. INFORMACJE OGÓLNE**

#### **1.1. Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem dokumentacji jest:

- przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych w Centawie

#### **1.2. Przedmiot, cel i zakres dokumentacji**

Przedmiotem dokumentacji jest:

- przebudowa drogi wewnętrznej, dojazdowej do gruntów rolnych w Centawie

Celem dokumentacji jest poprawa stanu technicznego istniejącej drogi o nawierzchni z kruszywa łamanego i gruntowej

Przebudowa polegać będzie na:

- Wzmocnieniu podbudowy drogi do parametrów wymaganych dla kategorii ruchu KR1
- Wykonaniu nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej
- Umocnieniu poboczy kruszywem łamanym

#### **1.3 Podstawa opracowania**

- Ustawa z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo Budowlane Dz. U. 1994 Nr 89 poz. 414 . Tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 1333 z późniejszymi zmianami
- Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne. Tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 276 z późniejszymi zmianami .
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska. Tekst jednolity 2020 poz. 1219 z późniejszymi zmianami
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r o odpadach. Tekst jednolity Dz.U. 2021 poz. 779, z późniejszymi zmianami.
- Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks Pracy. Tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 1320, z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego Dz.U. 2020 poz. 1609.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Tekst jednolity, Dz.U. 2016, poz. 124, z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. Tekst jednolity Dz.U. 2003 nr 169 poz. 1650. z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych. Dz.U. 2003 nr 47 poz. 401.
- Rozporządzenie Ministra Komunikacji oraz Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych Dz.U. 1977 nr 7 poz. 30.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Dz.U. 2003 nr 120 poz. 1126.
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych
- Wizja lokalna w terenie dokonana przez autorów-ogłędziny i pomiary z natury.

#### **1.4. Odniesienie sytuacyjne i wysokościowe**

Niniejsze opracowanie zostało wykonane na podstawie mapy do celów projektowych. W oparciu o ww. mapę, w całym opracowaniu stosuje się jeden układ współrzędnych geodezyjnych „2000” oraz jeden poziom odniesienia wysokościowego „Kronsztadt”.

## **2.STAN ISTNIEJĄCY**

Droga wewnętrzna, dojazdowa do gruntów rolnych jest drogą jednojezdniową o nawierzchni z kruszywa i grunтовой z obustronnymi poboczami grunтовymi.

Szerokość jezdni ok. 3,0 do 5,0 m

Droga ta obsługuje ruch głównie ruch pojazdów i maszyn rolniczych kierujących się na przyległe pola uprawne i inne użytki rolne

Zabudowana infrastruktura techniczna w obrębie opracowania:

- Linia energetyczna

Nie wyklucza się jednak istnienia sieci uzbrojenia terenu niezainwentaryzowanych.

## **II.CZĘŚĆ DROGOWA**

### **Opis rozwiązań projektowych:**

Przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych w Jemielnicy polegać będzie na:

- Wykonaniu podbudowy poprzez stabilizację istniejącego podłoża spoiwem hydraulicznym z dodatkiem środka jonowymiennego
- Ułożeniu na zastabilizowanym podłożu siatki przeciwspekaniowej o wytrzymałości poprzecznej i podłużnej  $R_m = 100 \text{ kN/m}$
- Wykonaniu dwuwarstwowej nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej:
  - warstwa wiążąca AC16W o grubości 5 cm
  - warstwa ścieralna AC11S o grubości 4 cm
- Umocnieniu pobocza pasem o szerokości około 50 cm, kruszywem łamanym – grubość warstwy 15 cm (Umocnienie poboczy umożliwi zjazd na przyległe pola w dowolnym dostępnym miejscu, z zapewnieniem zabezpieczenia krawędzi jezdni)
- Wykonanie nawierzchni zjazdów z kruszywa łamanego

W szczególności polegać będzie na:

- Wytczeniu obiektu
- Oczyszczeniu i wyprofilowaniu istniejącej nawierzchni jezdni
- Wykonaniu podbudowy z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym grubości 20 cm
- Ułożeniu warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 16W grubości 5 cm
- Ułożeniu warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11S grubości 4 cm
- Umocnieniu poboczy kruszywem łamanym
- Wykonaniu nawierzchni zjazdów

## **III. INFORMACJA DOTYCZĄCA OCHRONY PRZECIWOŻAROWEJ**

Droga spełnia wymogi przeciwpożarowe

## **IV. INFORMACJA O DOSTĘPNOŚCI DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH**

Przebudowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych nie wprowadza barier architektonicznych ograniczających lub utrudniających dostępność do drogi dla osób niepełnosprawnych.

## **V. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO**

1. Informacje ogólne

Warunki ochrony środowiska związane z przebudową drogi mieszczą się w ramach szczególnych uwarunkowań oddziaływania na środowisko dla budowy drogi gminnej. Przebudowa istniejącej drogi nie wnosi zmian mogących zwiększyć oddziaływanie drogi na środowisko

## 2. Zapotrzebowanie na wodę oraz sposób odprowadzenia ścieków

Zaprojektowane rozwiązania nie wymagają zaopatrzenia w wodę. Spadki poprzeczne i podłużne nawierzchni jezdni i poboczy, zapewnią zebranie całej wody opadowej i roztopowej z powierzchni jezdni i zagospodarowanie jej w obrębie pasa drogowego, gdzie będzie wsiąkać do gruntu

## 3. Zanieczyszczenie powietrza

Użytkowanie drogi przez pojazdy spalinowe, spowoduje emisję do atmosfery spalin typowych dla szlaków drogowych tj.: dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory, a ich ilość będzie zależeć od natężenia i rodzaju pojazdów. Emisja zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych jest ściśle skorelowana z natężeniem i warunkami ruchu, w związku z czym ulega znacznym fluktuacją w okresie doby (zmniejszone natężenie ruchu w porze nocnej), dni tygodnia (zmniejszone natężenie w dni wolne od pracy), a nawet roku (np. wzmożony ruch w okresie przedświątecznym). W okresie doby największa emisja występuje w godzinach szczytu, kiedy natężenie ruchu jest duże, a jego płynność niska, w nocy natomiast emisja jest bardzo mała lub nie występuje wcale. Wahania stężeń zanieczyszczeń w powietrzu spowodowane są również zmianą warunków dyspersji zanieczyszczeń. Stale rosnące wymagania stawiane przed producentami pojazdów w postaci Europejskich Norm Emisji Spalin, stopniowe eliminowanie z użytkowania starych i niesprawnych pojazdów, poprawa jakości paliw pozwalają stwierdzić, iż ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie systematycznie spadać. W trakcie prowadzenia robót budowlanych jedynym źródłem zanieczyszczenia powietrza będą spaliny pochodzące z maszyn mechanicznych wykorzystywanych do robót, a ich skład nie będzie odbiegał składem od spalin pochodzących z pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym podczas normalnego użytkowania obiektów.

## 4. Odpady

Wytwórcą odpadów, powstających w czasie eksploatacji drogi, będzie Zarządzający lub podmiot świadczący usługi na rzecz Zarządzającego, w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na wymaganym poziomie technicznym. Wytwórca zobowiązany jest do uregulowania gospodarki odpadami innymi niż komunalne

## 5. Emisja hałasu i wibracji

Użytkowanie obiektu przez uczestników ruchu a przede wszystkim pojazdy mechaniczne, spowoduje nieznaczną emisję w otoczenie hałasu typowego dla dróg samochodowych, a jego intensywność zależy od natężenia i rodzaju źródeł hałasu.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych głównym źródłem emisji hałasu i wibracji będzie praca maszyn napędzanych silnikami spalinowymi, takimi jak: samochody, dźwigi, koparki, młoty hydrauliczne do kruszenia betonu, sprężarki, itp. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki generowane przez drobny sprzęt budowlany, np. uderzenia młotków, cięcie i szlifowanie metali, praca pił do cięcia betonu, praca pneumatycznych młotów ręcznych, itp. Roboty budowlane mają charakter miejscowego źródła hałasu i mogą powodować lokalne oraz krótkotrwałe i przejściowe uciążliwości, dlatego też przewiduje się wykonywać je w porze dziennej na jedną lub dwie zmiany

## 6. Wpływ na istniejący drzewostan

Przebudowa skrzyżowania nie niesie za sobą konieczności wycięcia drzew i krzewów kolidujących z zakresem przebudowy

#### 7. Wpływ na wody powierzchniowe i podziemne

Podczas eksploatacji drogi potencjalnym źródłem zanieczyszczeń dla środowiska gruntowo wodnego są wycieki płynów eksploatacyjnych z pojazdów. Odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne nawierzchni jezdni oraz i poboczy zapewnią zebranie całej wody z powierzchni obiektu i jej odprowadzenie na pobocza gdzie będzie wsiąkać

Roboty budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby nie oddziaływały negatywnie na jakość wód powierzchniowych i podziemnych przez niedopuszczenie do powstawania wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn, wyznaczeniu punktu tankowania maszyn i urządzeń, zorganizowaniu zaplecza socjalnego z przenośnymi toaletami

#### 8. Oddziaływanie na przyrodę

Przebudowa skrzyżowania w jego bezpośredniej bliskości, nie ma wpływu na przebieg korytarzy migracji zwierząt. Ewentualne istniejące korytarze dla migracji zwierząt są już określone , w chwili obecnej a inwestycja nie spowoduje konieczności wyznaczania nowych korytarzy przez zwierzęta, płazy i gady

#### 9. Życie i zdrowie ludzi

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest w miejscu istniejącego skrzyżowania i ogranicza się jedynie do poprawy geometrii istniejącego skrzyżowania. Przedmiotowa inwestycja ma celu poprawę infrastruktury drogowej, zwiększając przede wszystkim komfort komunikacji w regionie. Wpływa to zatem wydatnie na jakość życia mieszkańców regionu. W związku z powyższym nie przewiduje się powstania konfliktów społecznych związanych z realizacją i funkcjonowaniem przedsięwzięcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa i ochrony zdrowia użytkowania obiekt nie stwarza zagrożenia dla użytkowników.

Obszar prowadzenia prac budowlanych zostanie zabezpieczony przed dostępem osób nieupoważnionych. Zagrożenia występujące w obszarze prowadzenia robót budowlanych są typowe dla procesu budowy i wynikają ze specyfiki obiektów budowlanych i technologii budowy oraz rodzaju istniejącego zagospodarowania terenu.