



PROJEKT BUDOWLANY BRANŻA DROGOWA

Nazwa Inwestycji: Przebudowa (modernizacja) drogi wewnętrznej (dojazdowej do gruntów rolnych) Żywa Woda – Prudziszki we wsi Prudziszki, gmina Jeleniewo

Numery działek: obręb Żywa Woda: dz.nr geod. dr. wewn.: 226/27, 226/33
obręb Prudziszki: dz.nr geod. dr. wewn.: 37/1;25/1;24/4; 27/1;
26/1;38/1;78/3;37/2;39/1

Adres : wieś Prudziszki, gmina Jeleniewo

Inwestor: Gmina Jeleniewo

Zespół autorski:

<u>Branża</u>	<u>Projektant</u>	<u>Podpis</u> <u>Data</u>
Drogowa	inż. Renata Stankiewicz upr. PDL/0030/ZOOD/04 inż. Michał Stankiewicz asystent projektanta <u>Sprawdzający</u> mgr inż. Stanisław Nowik upr. SUW 47/85	

Suwałki, luty 2014r.



Oświadczenie

Zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994r.-Prawo Budowlane (Dz.U.nr 243 z 2010r.poz.1623 z późn. zm.) oświadczam, że projekt budowlany: Przebudowa (modernizacja) drogi wewnętrznej (dojazdowej do gruntów rolnych) Żywa Woda – Prudziszki we wsi Prudziszki, gmina Jeleniewo dz. o nr geod. obręb Żywa Woda: 226/27, 226/33 , obręb Prudziszki: 37/1;25/1;24/4; 27/1; 26/1;38/1;78/3;37/2;39/1 został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant:

inż. Renata Stankiewicz
upr. PDL/0030/ZOOD/04

Sprawdzający:

mgr inż. Stanisław Nowik
upr. SUW 47/85



SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

- 1. Oświadczenia projektantów, uprawnienia, zaświadczenia z Podlaskiej Izby Inżynierów..... str. 3-9**
- 2. Uchwała Nr XII/67/08 RADY GMINY JELENIEWO z dnia 13 lutego 2008 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi: Podwysokie Jeleniewskie, Okrągłe, Prudziszki i Żywa Woda str10-14**
- 3. Opis techniczny.....str.....15-18**
- 4. Informacja dotycząca „Bezpieczeństwa i ochrony zdrowia”. str.....19-20**

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

- 5. Plan orientacyjny.....str.....21**
- 6. Projekt zagospodarowania terenu skala 1:1000 -rys. nr D-1 ..str.....22**
- 7. Profil podłużny 1:50/500 -rys. nr D-2. str.....23**
- 8. Przekroje normalne konstrukcyjne skala 1:50 -rys. nr D-3 ..str.....24**
- 9. Zjazd na pola w wykopie skala 1:100 -rys. nr D-4. str.....25**
- 10. Zjazd na pola w nasypie skala 1:100 -rys. nr D-5...str.....26**
- 11. Współrzędne trasy skala 1:1000 -rys. nr D-6...str.....27**
- 12. Elementy trasy.....str.....28**
- 13. Tabela robót ziemnych.....str.....29**
- 14. Tabela humusu.str.....30**
- 15. Przekroje poprzeczne robót ziemnych.....str.....31-38**



OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania

Projektem budowy objęto odcinek drogi wewnętrznej (dojazdowej do gruntów rolnych) Żywa Woda – Prudziszki we wsi Żywa Woda, gmina Jeleniewo o łącznej długości 537,50m, (odcinek od drogi gminnej nr 1776B Prudziszki-Prudziszki (Góry) do obrębu Żywa Woda) Droga wewnętrzna zlokalizowana na działkach gminy, stanowiącej dojazd do gruntów rolnych.

Drogę wewnętrzną zaprojektowano w oparciu o Plan miejscowy który obejmuje przedmiotową drogę w Prudziszkach:

- Uchwała Nr XII/67/08 RADY GMINY JELENIEWO z dnia 13 lutego 2008 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi: Podwysokie Jeleniewskie, Okrągłe, Prudziszki i Żywa Woda

Przedmiot opracowania stanowi droga wewnętrzna do gruntów rolnych o nawierzchni z mieszanki kruszywa naturalnego zagęszczonego mechanicznie. Roboty drogowe będą prowadzone na działkach stanowiących własność Gminy Jeleniewo - pas drogi wewnętrznej dz. 226/27, 226/33, 37/1;25/1;24/4;27/1;26/1;38/1;78/3;37/2;39/1 Głównym celem projektu jest poszerzenie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni drogi dojazdowej do pól oraz usytuowanie jej w wydzielonym pasie drogowym. Budowa wynika ze złego stanu technicznego istniejącej drogi, konieczności poszerzenia korony drogi w celu zachowania parametrów technicznych dla dróg dojazdowych oraz wybudowanie drogi w granicach pasa drogowego.

2. Charakterystyka stanu istniejącego

Droga wewnętrzna kl"D", na przedmiotowym odcinku zapewnia obsługę komunikacyjną do przyległych pól. Droga przebiega w terenie niezabudowanym, zabudowa występuje tylko na końcu trasy. Posiada przekrój drogowy o zmiennej szerokości 2,50 -3,50m, jezdnię gruntową, lokalnie ulepszoną pospółką. Na odcinku drogi występuje przekrój szlakowy.

Wzdłuż drogi przebiega następujące uzbrojenie:

- linia energetyczna napowietrzna

Droga wewnętrzna podłączona jest do drogi gminnej nr 1776B Prudziszki-Prudziszki (Góry)

3. Opis przyjętych rozwiązań projektowych

Drogę wewnętrzną o szerokości korony drogi 6,5m o nawierzchni żwirowej zaprojektowano w km 0+000 – km 0+537,50.

Prędkość projektowa na drodze wewnętrznej wynosi 30km/h. Przekrój trasowy. Początek trasy drogi wewnętrznej w KM 0+000 stanowi kontynuację wykonanej w 2013r. drogi o nawierzchni żwirowej. Koniec projektowanego odcinka km 0+537,50 stanowi skrzyżowanie z drogą gminną nr 1776B Prudziszki-Prudziszki (Góry) Oś projektowanej drogi usytuowano centralnie w wydzielonym pasie drogi. Na odcinku drogi wewnętrznej zaprojektowano nawierzchnię z kruszywa naturalnego.



Niweletę dostosowano do stanu istniejącego z korektami wysokościowymi po nowej trasie drogi. Uwzględniono regulację wysokościową o konstrukcję nawierzchni. Przekrój daszkowy 3% na odcinkach prostych, jednostronny na łukach. Na trasie w planie przewidziano 8 łuków poziomych $R_{min}=40m$, $R_{max}=200m$ i 2 załamania trasy. Na długości przebudowy zostaną wykonane rowy przydrożne. Droga wewnętrzna podłączona jest do drogi publicznej poprzez zjazd publiczny z drogi gminnej nr 1776B Prudziszki-Prudziszki (Góry).

W ciągu drogi wewnętrznej zaprojektowano bezpośredni dostęp do upraw rolnych, łąk i pastwisk poprzez indywidualne zjazdy gospodarcze. Pod zjazdami gospodarczymi w miejscach wykopów przewidziano remont istniejących rowów krytych (rurowe fi 30 i 40cm) obrukowanie wlotów i wylotów. Zaprojektowano zjazdy na pola z drogi wewnętrznej szt. 12 w tym 6 szt. posiada rowy kryte fi 40cm (do wymiany na nowe elementy) Na całym odcinku budowy, spływ wód opadowych powierzchniowo do rowów drogowych trawiastych. Przewidziano wymianę rur na istniejących przepustach (7 szt. fi 50cm) pod drogą. Po przebudowie sposób odwodnienia drogi nie ulega zmianie i nie ma wpływu na przyległe tereny. Na projektowanych rowach zasięg leja depresji nie wykracza poza granice pasa drogowego. Zgodnie z ustawą Prawo Wodne z dnia 18.07.2001r. art.124 pkt.6 pozwolenie wodnoprawne nie jest wymagane.

4. Konstrukcja i technologia nawierzchni.

Rozwiązania konstrukcyjne i techniczne uwzględniają natężenie i strukturę ruchu oraz warunki gruntowo-wodne i klimatyczne.

1. Kategoria ruchu: KR 1
2. Grupa nośności: G2 i G3

Nawierzchnię jezdni zaprojektowano jako jednowarstwową gr. 20cm na podbudowie jednowarstwowej gr. 20cm. Brakujące masy ziemne (nasypy) należy wykonać z gruntu przepuszczalnego G1. Poniżej przedstawiono projektowaną konstrukcję drogi :

<i>rodzaj nawierzchni</i>	<i>charakterystyka konstrukcji nawierzchni</i>
Nawierzchnia jezdni podstawowa szer. 6,5 m	gr. w-wy 20 cm nawierzchnia jednowarstwowa z mieszanki kruszywa naturalnego 0/31,5 mm gr. w-wy 20 cm podbudowa jednowarstwowa z mieszanki kruszywa naturalnego 0/63mm



<i>rodzaj nawierzchni</i>	<i>charakterystyka konstrukcji nawierzchni</i>
Nawierzchnia zjazdów gospodarczych	gr. w-wy 20 cm nawierzchnia jednowarstwowa z mieszanki kruszywa naturalnego 0/31,5 gr. w-wy 20 cm podbudowa jednowarstwowa z mieszanki kruszywa naturalnego 0/63mm

5. Zadrzewienie

W związku z korektą trasy zachodzi konieczność wycinki zakrzaczenia na pow. ok.800m². Wycinka drzew nie występuje.

6. Zajątość terenu

Odcinek drogi zaprojektowano na działkach będących własnością własność Gminy Jeleniewo - pas drogi wewnętrznej dz. nr: 226/27, 226/33, 37/1; 25/1; 24/4; 27/1; 26/1;38/1; 78/3; 37/2;39/1

7. Wpływ Inwestycji na środowisko.

Projektowana inwestycja nie będzie pogarszała stanu środowiska przyrodniczego i oddziaływała negatywnie na zdrowie człowieka. Wykonanie nawierzchni żwirowej poprawi równość istniejącej nawierzchni, zmniejszy hałas, skróci czas podróży co znacznie obniży emisję spalin a przede wszystkim zmniejszy uciążliwość mieszkańców w okresach wiosennych i jesiennych.

Budowa drogi wewnętrznej ma na celu usprawnienie ruchu lokalnego i zapewni dobry dostęp do pól i łąk. Opracowaniem objęto pas drogowy drogi wewnętrznej dojazdowej o długości projektowej 537,5 mb.

km 0+000 – km 0+537,50 powierzchnia jezdni około 3530 m² i zjazdów 129 m²

- **nasypy 1558,78 m³**
- **wykopy 1165,64 m³**

Droga obciążona jest ruchem lokalnym, stanowi dojazd do gospodarstw, pól i łąk.

Droga charakteryzuje się:

- nawierzchnia żwirowa
- W liniach rozgraniczających drogi występuje zieleń wysoka- drzewa gatunków; topola, olcha, grusza, jabłoń. Stan zieleni jest zadawalający.

Wykopaliska i stanowiska archeologiczne nie występują.

Eksploatacja drogi powoduje emisję spalin oraz hałasu.

Planowane zmiany polegają na:

- ulepszenie nawierzchni jezdni, poprzez ułożenie warstwy nawierzchni gr.20cm z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie.
- warstwa podbudowy gr. 20cm z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie



Odprowadzenie wód opadowych z nawierzchni powierzchniowo do rowów trawiastych .
Przewiduje się wykonanie następujących robót, które wywierać będą wpływ na czynniki środowiskowe, w tym klimat akustyczny oraz zagrożenie środowiska wibracjami.

- roboty ziemne korekta trasy
- remont istniejących przepustów
- profilowanie istniejącej nawierzchni,
- ułożenie podbudowy i nawierzchni z kruszywa naturalnego, zagęszczenie
 - Wpływ przedsięwzięcia na wibracje

W strukturze ruchu na drodze dominować będą ciągniki rolnicze oraz sezonowo specjalistyczny sprzęt rolniczy, udział pojazdów ciężkich wynosi do 5 % w porze dnia. W przypadku nowooddanych do eksploatacji nawierzchni jezdni nie należy spodziewać się szkodliwego oddziaływania drgań na budynki i uciążliwego wpływu na ludzi przebywających w tych budynkach.

Stan nawierzchni - bardzo dobry po przebudowie, spowoduje znaczne zmniejszenie wpływu wibracji.

W trakcie realizacji praca maszyn drogowych jest krótkotrwała, a generowane drgania rozprzestrzeniają się na niewielkiej powierzchni, w związku z czym można je pominąć.

- Oddziaływanie inwestycji na jakość powietrza.

Użytkowanie wybudowanej drogi będzie źródłem emisji substancji gazowych i pyłów. Ruch poruszających się pojazdów spowoduje emisję: tlenku węgla, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, węglowodorów, fenoli, ołowiu, związków ołowiu, kadmu, chromu, wanadu. Ze względu na skrócenie czasu podróży z tytułu poprawy stanu nawierzchni należy założyć, że ilości; tlenku węgla, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki i węglowodorów ulegną zmniejszeniu.

Sprzęt budowlany, w czasie budowy, będzie emitował spaliny pochodzące z silników. Ilość spalin nie powinna w zauważalny sposób zwiększać ilości powstałych na drogach w trakcie ich eksploatacji. W trakcie realizacji oddziaływanie prac budowlanych na jakość powietrza będzie nieznaczne.

- Wody podziemne

W następstwie przebudowy drogi nie zostaną zakłócone stosunki wód gruntowych.

- Gospodarka humusem.

Humus, w granicach robót ziemnych, przewiduje się do zdjęcia, hańdowania i ponownego wbudowania na planowanych skarpach.

Celem zabezpieczenia systemów korzeniowych przed uszkodzeniem, prace w rejonach istniejących drzew nie objętych wycinka będą wykonywane ręcznie.