

PAB	F.U.H. PRO - INWEST 18-400 Łomża, ul. Włókiennicza 3 e-mail: <a href="mailto:Swiecki.k@wp.pl">Swiecki.k@wp.pl</a> tel. (86) 218 27 04, kom. 604 439 263	Egz. Nr ...../3
-----	---	-----------------

## PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

INWESTOR	Wójt Gminy Zaręby Kościelne ul. Kowalska 14 07-323 Zaręby Kościelne
NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	<b>ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI ROSTKI-DAĆBOGI W LOKALIZACJI 0+000 – 0+632,48.</b>
ADRES I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	Powiat: Ostrowski, Gmina: Zaręby Kościelne Wieś: Rostki-Daćbogi, Kępiste-Borowe Kategoria obiektu: IV, XXV, XXVI,
POZOSTAŁE DANE ADRESOWE	Gmina Zaręby Kościelne, pow. Ostrowski Jednostka ewidencyjna – Zaręby Kościelne - 141611_2 <u>obręb Rostki-Daćbogi – 0023</u> działki nr 55, 54, 35, 22, 52, 50, 41, 34, 36/1, 38, 21, 39/1 <u>obręb Kępiste-Borowe – 0012</u> działki nr 543,498, 548, 551, 552

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NUMER UPRAWNIEŃ BUDOWLANYCH	ZAKRES OPRACOWANIA	DATA OPRACOWANIA	PODPIS
Projektant	inż. Marcin Dąbrowski	spec. inżyniersko drogowa nr: PDL/0046/POD/22	Branża drogowa	30.12.2022 r.	
Sprawdzający	inż. Krzysztof Świącki	spec. konstrukcyjno – budowlana PDL/0004/PWOK/04	Branża drogowa	30.12.2022 r.	

# SPIS TREŚCI PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEGO

I. DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU	3
1. Oświadczenie projektantów i projektantów sprawdzających wszystkich specjalności o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej	3
II. CZĘŚĆ OPISOWA	4
1. Podstawa opracowania	4
2. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego	4
3. Charakterystyczne parametry obiektu	4
3.1. Podstawowe parametry techniczno – eksploatacyjne projektowanej drogi	4
3.2. Przebieg trasy	5
3.3. Skrzyżowania.	5
3.4. Zjazdy gospodarcze	5
3.5. Droga w przekroju podłużnym	5
3.6. Droga w przekroju poprzecznym	5
3.7. Odwodnienie	6
4. Roboty rozbiórkowe	6
5. Zieleni	6
6. Uzbrojenie inżynierskie drogi.	7
7. Organizacja ruchu	7
8. Technologia robót	7
9. Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu budowlanego	7
10. Opis zapewnienia niezbędnych warunków do korzystania z obiektu przez osoby niepełnosprawne.	8
11. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie	8
11.1. Ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków	8
11.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych	8
11.3. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów	8
11.4. Emisja hałasu i wibracji	8
11.5. Wpływ obiektu na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi	8
11.6. Wpływ na zdrowie ludzi	8
12. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej	8
13. Informacja o zgodzie na odstąpienie, o którym mowa w art. 9 ustawy lub o zgodzie udzielonej w postanowieniu, o którym mowa w art. 6a ust. 2 ustawy o ochronie przeciwpożarowej.	8
III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	9
2. Profil podłużny w skali 1:100/1000	9
3. Przekroje normalne w skali 1:50	10
5. Rysunek zjazdu skala 1:100	11

## I. DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU

### 1. Oświadczenie projektantów i projektantów sprawdzających wszystkich specjalności o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej

Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt.3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.).

o ś w i a d c z a m,

że projekt architektoniczno - budowlany dla inwestycji p.n. . „Rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Rostki-Daćbogi w lokalizacji roboczej 0+000 – 0+632,48” został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Zespół projektowy:

Projektant	inż. Marcin Dąbrowski	spec. inżynieryjno drogowa nr: PDL/0046/POD/22	Branża drogowa	30.12.2022 r.	
Sprawdzający	inż. Krzysztof Święcki	spec. konstrukcyjno – budowlana PDL/0004/PWOK/04	Branża drogowa	30.12.2022 r.	

## II. CZĘŚĆ OPISOWA

do projektu architektoniczno - budowlanego

### 1. Podstawa opracowania

- 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. z 2019 r. poz. 1643 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 310 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. poz. 1609).
- aktualna mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- wizja lokalna i pomiary uzupełniające w terenie,
- uzgodnienia z Inwestorem dotyczących technologii i zakresu prac.

### 2. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego

Zgodnie z katalogiem definicji prawa budowlanego, Inwestycja zalicza się do budowni jako obiekt liniowy.

Obiekt należy do następujących kategorii:

- Kategoria IV - elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy
- Kategoria XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe
- Kategoria XXVI - sieci, jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, ciepłownicze, wodociągowe, kanalizacyjne oraz rurociągi przesyłowe

### 3. Charakterystyczne parametry obiektu

Planowana rozbudowa drogi na odcinku o długości 632,48 m ma na celu podniesienie jej parametrów technicznych i użytkowych w skutek zlokalizowania w pasie drogowym niezbędnych elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych warunków transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych. Do aktualnych wymagań warunków technicznych określonych w rozporządzeniu dla dróg publicznych przebudowana zostanie nawierzchni jezdni o szerokości 5,0 m z betonu asfaltowego. Wykonane zostaną pobocza o nawierzchni z kruszywa naturalnego szerokości 1,0 m. Na istniejących zjazdach indywidualnych utwardzona zostanie nawierzchnia. Usprawnieniu ulegnie system odwodnienia poprzez poprawę warunków spływu powierzchniowego. Wprowadzone będą też zmiany poprawiające bezpieczeństwa ruchu przez uzupełnienie i wymianę oznakowania pionowego i urządzeń BRD.

Droga po przebudowie nie zmieni swojej funkcji i kategorii.

#### 3.1. Podstawowe parametry techniczno – eksploatacyjne projektowanej drogi

- klasa techniczna drogi (D)
- prędkość projektowa  $V_p = 30$  km/h
- obciążenie (nośność nawierzchni) – 110kN/oś
- ruch KR1
- długość proj. odcinka – 632,48 mb
- przekrój poprzeczny szlakowy o parametrach:
  - jezdni o szerokości 5,0 m
  - obustronne pobocza o szerokościach po 1,0 m,

- korona drogi 7,0 m
- spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%,
- spadki jezdni na łukach wg wyliczeń ich parametrów
- spadek poprzeczny poboczy jednostronny 6%
- nachylenie skarp 1:1,5

### 3.2. Przebieg trasy

Początek projektowanego odcinka w lokalizacji km 0+000 oraz koniec w km 0+632,48 przyjęto na skrzyżowaniach z tą samą drogą gminną 261101W Kępiste-Borowe – Rostki-Daćbogi.

Współrzędne PT -  $x = 5843973,89$   $y = 7574191,79$

Współrzędne KT -  $x = 5844178,79$   $y = 7574365,61$

### 3.3. Skrzyżowania.

Projektowany odcinek drogi zachowuje istniejące powiązania komunikacyjne. W ramach inwestycji projektuje się przebudowę istniejących zjazdów na przyległe drogi wewnętrzne.

### 3.4. Zjazdy gospodarcze

Zjazdy gospodarcze – indywidualne istniejące na przyległe nieruchomości zaprojektowano w dostosowaniu do istniejącego zagospodarowania o szerokości 5,0 m. Długość zjazdów do styku z istniejącym ogrodzeniem, maksymalnie do granic pasa drogowego.

Na zjazdach zaprojektowano wykonanie nawierzchni bitumicznych gr.9 cm ( 4+5 cm ) z poboczami o szerokości po 0,75 m z mieszanki kruszywa niezwiązanego  $C_{50/30}$ , 0/31,5 mm. Na włączeniu do drogi krawężdzie takich zjazdów przewidziano wyokrąglić łukami o promieniach 3,0 m.

Szczegółowo zjazdy pokazano na rysunku konstrukcyjnym i planie zagospodarowania terenu w skali 1:500.

### 3.5. Droga w przekroju podłużnym

W zakresie niwelety, przewidziano jej nieznaczną korektę związaną z wykonaniem warstw nawierzchni i uzyskaniem normatywnych spadków. Pionowe załamania trasy wyokrąglono łukami pionowymi zgodnie z rysunkiem niwelety.

### 3.6. Droga w przekroju poprzecznym

Projektuje się drogę o przekroju szlakuwym z jezdnią o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,0 m. Spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%, na łukach jednostronny wg parametrów załączonych wyliczeń łuków. Projektowany pas nawierzchni bitumicznej dopasowano w możliwie maksymalnym stopniu do przebiegu istniejącej nawierzchni wykorzystując ją częściowo jako podbudowę.

Pobocza zaprojektowano o szerokości 1,0 m ze spadkami poprzecznymi 6% i nawierzchniach z mieszanki kruszywa niezwiązanego  $C_{50/30}$ , 0/31,5 mm gr. 9,0 cm i 12 cm.

### 3.5. Konstrukcje nawierzchni

#### a/ konstrukcja nawierzchnia jezdni w km 0+000 – 0+494,23:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm (AC11S50/70) wg. PN-EN 13108-1 i WT-2
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 5 cm (AC16W50/70) wg. PN-EN 13108-1 i WT-2
- podbudowa z mieszanki kruszywa niezwiązanego łamanego z  $C_{50/30}$ , 0/31,5 mm stabilizowana mechanicznie gr. 12 cm wg. PN-EN-13242 i WT-4
- frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej gr. 5 cm i szerokości 5,0 m z pozostawieniem na miejscu i rozgarnięciem do szer. 5,0 m oraz zagęszczeniem.

#### b/ konstrukcja nawierzchnia jezdni w km 0+494,23 – 0+632,48:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm (AC11S50/70) wg. PN-EN 13108-1 i WT-2
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 8 cm (AC16W50/70) wg. PN-EN 13108-1 i WT-2

- podbudowa z mieszanki kruszywa niezwiązanego łamanego z C<sub>50/30</sub>; 0/31,5 mm stabilizowana mechanicznie gr. 22 cm wg. PN-EN-13242 i WT-4

#### c/ konstrukcja nawierzchni zjazdów:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm (AC11S50/70) wg. PN-EN 13108-1 i WT-2
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 5 cm (AC16W50/70) wg. PN-EN 13108-1 i WT-2
- podbudowa z mieszanki kruszywa niezwiązanego łamanego z C<sub>50/30</sub>; 0/31,5 mm stabilizowana mechanicznie gr. 22 cm wg. PN-EN-13242 i WT-4

#### d/ konstrukcja nawierzchni poboczy z kruszywa naturalnego:

- nawierzchnia poboczy z mieszanki kruszywa niezwiązanego łamanego z C<sub>50/30</sub>; 0/31,5 mm stabilizowana mechanicznie gr. 9,0 cm w km 0+000 – 0+494,23 oraz 12 cm w km 0+494,23-0+632,48

Przed przystąpieniem do wykonania nowej nawierzchni jezdni bitumicznej należy podbudowę skropić emulsją kationową średniorozpadową w ilości miń. 0,5 kg/m<sup>2</sup>. Warstwę wiążącą przed ułożeniem warstwy ścieralnej należy skropić kationową emulsją szybkorozpadową lub upłynnionym asfaltem szybkoodparowywalnym w ilości 0,5 kg/m<sup>2</sup>

### 3.7. Odwodnienie

Odwodnienie drogi przewiduje się metodą powierzchniowego spływu naturalnymi i projektowanymi spadkami na nieutwardzone chłonne pobocza pasa drogowego.

### 4. Roboty rozbiórkowe

W ramach zadania przewiduje się rozbiórkę obiektów zlokalizowanych w pasie drogowym w zakresie:

- w km 0+494,23 po str. prawej narożnik ogrodzenia z siatki metalowej zawieszanej na słupkach stalowych z rur osadzonych w cokole betonowym wys. ok. 0,3, długość 7,0 mb, wysokości 1,5 m,
- w km 0+288,57 po str. prawej nawierzchnia zjazdu z kostki brukowej betonowej o powierzchni 14,0 m<sup>2</sup>
- w km 0+464,71 po str. prawej nawierzchnia zjazdu z betonu gr. 15 cm o powierzchni 10,0 m<sup>2</sup>
- w km 0+000 - 0+494,23 nawierzchnia bitumiczna jezdni szerokości 5,0 m oraz w km 0+494,48 – 0+632,48 szerokości 3,5 m, gr. 5 cm,
- znaki drogowe pionowe – szt. 12

### 5. Zielen

Projekt przewiduje wycinkę zadrzewienia i zakrzaczenia w ilości wg. poniższej tabeli

Nr	Gatunek/ rodzaj	Lokalizacja [km]	Strona drogi L – lewa, P – prawa	Nr działki	Średnica [cm]	Obwód pnia [cm]
1	2	3	4	5	6	7
1	Jesion ( <i>Fraxinus</i> L.)	0+188,50	L – lewa	35	40	107
2	świerk ( <i>Picea</i> A. Dietr.)	0+191,20	L – lewa	35	25	67
3	dąb szypułkowy ( <i>Quercus</i> robur	0+194,20	L – lewa	35	50	133
4	Jesion ( <i>Fraxinus</i> L.)	0+197,60	L – lewa	35	40	107
5	Jesion ( <i>Fraxinus</i> L.)	0+200,00	L – lewa	35	40	100
6	dąb szypułkowy ( <i>Quercus</i> robur L)	0+206,30	L – lewa	35	90	240
7	świerk ( <i>Picea</i> A. Dietr.)	0+210,00	L – lewa	35	35	93
8	świerk ( <i>Picea</i> A. Dietr.)	0+211,70	L – lewa	35	35	90

9	dąb szypułkowy ( <i>Quercus robur</i> L)	0+213,40	L – lewa	35	90	254
10	świerk ( <i>Picea</i> A. Dietr.)	0+215,80	L – lewa	35	35	99
11	świerk ( <i>Picea</i> A. Dietr.)	0+218,30	L – lewa	35	25	71
12	wiąz ( <i>Ulmus</i> L.)	0+249,14	L – lewa	22	50	141
13	wiąz ( <i>Ulmus</i> L.)	0+251,80	L – lewa	22	20	57
14	akacja ( <i>Acacia</i> Mill.)	0+258,70	L – lewa	22	80	226
15	wiąz ( <i>Ulmus</i> L.)	0+268,80	L – lewa	22	50	141
16	wiąz ( <i>Ulmus</i> L.)	0+270,50	L – lewa	22	50	140
17	wiąz ( <i>Ulmus</i> L.)	0+277,10	L – lewa	22	70	198
Krzaki						
58	zakrzaczenie rzadkie	Pow. 275 m2				

Po zakończeniu robót budowlanych w granicach pasa drogowego zieleni na skarpach i obrzeżach pasa drogowego zostanie odtworzona poprzez humusowanie warstwą gr. 5 cm i obsianie nasionami traw.

## 6. Uzbrojenie inżynierskie drogi.

W części pasa drogowego i jego sąsiedztwie przebiega wodociąg, linia telefoniczna oraz napowietrzna kablowa linia energetyczna NN. Urządzenie te nie kolidują z projektowanymi robotami.

## 7. Organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu stanowi integralną część dokumentacji projektowej w odrębnym opracowaniu.

W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.).

## 8. Technologia robót

Wszystkie roboty należy wykonać przy odpowiednim ich oznakowaniu zgodnie z zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy z zachowaniem zasad podanych w Polskich Normach i Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

Do wykonania robót należy stosować materiały dopuszczone do obrotu i powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.

## 9. Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu budowlanego

Dla potrzeb inwestycji we wrześniu 2021 r. wykonano rozpoznanie terenowe podłoża gruntowego. Wykonano 3 odwierty w koronie drogi wyszczególniając też istniejące warstwy konstrukcji i nawierzchni. Określono warunki wodne jako dobre oraz grupę nośności podłoża G1. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U z 2012 r. poz. 463) nie jest konieczne wykonanie dokumentacji geologiczno – inżynierskiej w rozumieniu ustawy Prawo geologiczne i górnicze. Projektowany obiekt przy prawidłowo zaprojektowanym odwodnieniu można zaliczyć do pierwszej kategorii geotechnicznej

## **10. Opis zapewnienia niezbędnych warunków do korzystania z obiektu przez osoby niepełnosprawne.**

Projektowany zakres rozbudowy drogi zapewnia niezbędne warunki do korzystania z obiektu przez osoby niepełnosprawne i nie ogranicza dostępności osobom niepełnosprawnym.

## **11. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie**

### **11.1. Ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków**

Wody opadowe odprowadzone będą powierzchniowo na nieutwardzone powierzchnie pasa drogowego. Zgodnie z § 21. 1. Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U z 2014 r. poz. 1800) nie wymaga się w tym przypadku oczyszczania odprowadzanych wód.

### **11.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych**

Nie dotyczy

### **11.3. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów**

W trakcie robót przewiduje się wystąpienie odpadów powstałych z rozbiórki elementów konstrukcji drogowych. Powstałe elementy i materiały rozbiórkowe (istniejąca nawierzchnia bitumiczna i podbudowa oraz grunty) w ramach recyklingu można ponownie wbudować na drodze lub zutylizować. Inne nie nadające się do powtórnego zużycia powinny być wywiezione na wysypisko bądź w miejsce zatwierdzone przez Inwestora do utylizacji.

W trakcie eksploatacji nie będą wytwarzane odpady.

### **11.4. Emisja hałasu i wibracji**

Podczas prac budowlanych wystąpi hałas i wibracje na skutek prowadzenia robot z użyciem maszyn oraz ciężkiego sprzętu przeznaczonego do rozbiórek, zagęszczania gruntu, rozścielania mieszanki bitumicznej, betonowania, transportu, i innych.

W trakcie eksploatacji nie będzie występował hałas i wibracje obiektu.

### **11.5. Wpływ obiektu na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi**

Po wykonaniu planowanych robót należy uporządkować i przywrócić pierwotne funkcje terenom sąsiednim naruszonym w czasie budowy. Gospodarkę drzewostanem opisano w pkt. 5 niniejszego opracowania.

### **11.6. Wpływ na zdrowie ludzi**

Proponowane rozwiązania projektowe nie mają negatywnego wpływu na zdrowie ludzi. Inwestycja w znacznym stopniu zmniejszy poziom zapylenia, hałasu oraz wibracji. Zdecydowanie poprawie ulegnie komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu pieszego jak i mechanicznego.

## **12. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej**

Nie dotyczy.

## **13. Informacja o zgodzie na odstępowanie, o którym mowa w art. 9 ustawy lub o zgodzie udzielonej w postanowieniu, o którym mowa w art. 6a ust. 2 ustawy o ochronie przeciwpożarowej.**

Nie dotyczy.



### **III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

#### **2. Profil podłużny w skali 1:100/1000**

### **3. Przekroje normalne w skali 1:50**

## 5. Rysunek zjazdu skala 1:100