



PROJEKT BUDOWLANY BRANŻA DROGOWA

Nazwa Inwestycji: Budowa drogi wewnętrznej (dojazdowej do gruntów rolnych)
Żywa Woda – Prudziszek we wsi Żywa Woda, gmina Jeleniewo

Numery działek: obręb Żywa Woda:

dz.nr geod. dr. wewn.: 226/16; 226/30; 226/18; 226/19; 226/21; 226/24; 229/4; 226/26; 226/27 ,
dr.powiatowa: 226/8; 190/4; 226/10; 226/9

Adres : wieś Żywa Woda, 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	
Drogowa Sprawdzający:	mgr inż. Stanisław Nowik upr. SUW 47/85	
elektryczna	mgr. inż. Stefan Bolewski Nr upr.SUW 128/87;SUW 42/89	-

Suwałki, luty 2013r.



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: Budowa drogi wewnętrznej (dojazdowej do gruntów rolnych) Żywa Woda – Prudziszki we wsi Żywa Woda, gmina Jeleniewo
dz. o nr geod. obręb Żywa Woda: 226/16; 226/30; 226/18; 226/19; 226/21; 226/24; 229/4; 226/26; 226/27; 226/8; 190/4;226/10; 226/9 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

Projektant branża elektryczna:

mgr. inż. Stefan Bolewski
Nr upr.SUW 128/87;SUW 42/89



SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

- 1. Oświadczenia projektantów, uprawnienia, zaświadczenia z Podlaskiej Izby Inżynierów**
- 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, Prudziszek i Żywa Woda**
- 3. Uchwała Nr XXXIII/188/06 RADY GMINY JELENIEWO z dnia 27 kwietnia 2006 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi Żywa Woda**
- 4. Decyzja ZDP.II.4030.24.2013 z dnia 18.08.2013 r. na przebudowę istniejącego zjazdu publicznego z drogi powiatowej nr 1134B**
- 5. Warunki RM5/GS/1863/2013r. z dnia 26.03.13 PGE Dystrybucja S.A. Białystok RE Suwałki**
- 6. Uzgodnienie nr 67/04/2013 z dnia 05.04.2013r. PGE Dystrybucja Białystok RE Suwałki (plansza)**
- 7. Opinia ZUD Nr GKN.6630.54.2013 KRG 715-1/2013 z dnia 2013.04.09 wraz z załącznikiem graficznym rys. nr D-Z**
- 8. Opis techniczny.**
- 9. Informacja dotycząca „Bezpieczeństwa i ochrony zdrowia”**

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

- 10. Plan orientacyjny**
- 11. Projekt zagospodarowania terenu skala 1:1000 -rys. nr D-1.1; D-1**
- 12. Profil podłużny 1:100/1000 -rys. nr D-2.**
- 13. Przekroje normalne konstrukcyjne skala 1:50 -rys. nr D-3**
- 14. Zjazd na pola w wykopie skala 1:100 -rys. nr D-4**
- 15. Zjazd na pola w nasypie skala 1:100 -rys. nr D-5**
- 16. Współrzędne trasy -rys. nr D-6**
- 17. Tabela robót ziemnych i humusu,**
- 18. przekroje poprzeczne robót ziemnych**



OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania

Projektem budowy objęto odcinek drogi wewnętrznej (dojazdowej do gruntów rolnych) Żywa Woda – Prudziszek we wsi Żywa Woda, gmina Jeleniewo o łącznej długości 960m w tym droga wewnętrzna zlokalizowana na działkach gminy dł. 954m, stanowiącej dojazd do gruntów rolnych oraz przebudowa zjazdu publicznego o dł. 6,0m z drogi powiatowej nr 1134B Biała Woda-Żywa Woda-do dr. nr 1134B w msc. Żywa Woda. Drogię wewnętrzną i zjazd zaprojektowano w oparciu o Plany miejscowe które obejmują przedmiotową drogę w Żywej Wodzie:

- 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, Prudziszek i Żywa Woda
- Uchwała Nr XXXIII/188/06 RADY GMINY JELENIEWO z dnia 27 kwietnia 2006 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi Żywa Woda

Przedmiot opracowania stanowi droga wewnętrzna o nawierzchni z mieszanki kruszywa naturalnego zagęszczonego mechanicznie do gruntów rolnych. Roboty drogowe będą prowadzone na działkach stanowiących własność Gminy Jeleniewo - pas drogi wewnętrznej dz. nr 226/16; 226/30; 226/18; 226/19; 226/21; 226/24; 229/4; 226/26; 226/27. Przebudowa zjazdu na dz. o nr geod. pow: 226/8; 190/4; 226/9; 226/10; 226/9 stanowiących pas drogowy drogi powiatowej nr 1142B Biała Woda - Żywa Woda . 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 w przeważającej części przebiega w terenie niezabudowanym , zabudowa występuje tylko na początku 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 powiatowej nr 1142B Biała Woda - Żywa Woda poprzez zjazd o nawierzchni gruntowej.

3. Opis przyjętych rozwiązań projektowych



Drogę wewnętrzną o szerokości korony drogi 6,5m o nawierzchni żwirowej zaprojektowano w km 0+000 – km 0+960 .

Prędkość projektowa na drodze wewnętrznej wynosi 30km/h. Przekrój trasowy. Początek trasy drogi wewnętrznej w KM 0+000 (krawędź nawierzchni bitumicznej dr. powiatowej) stanowi zjazd z drogi powiatowej. 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 10 łuków poziomych $R_{min}=15m$, $R_{max}=200m$ i 2 załamania trasy. Na długości przebudowy zostaną wykonane rowy przydrożne. Droga wewnętrzna podłączona jest do drogi publicznej poprzez zjazd publiczny z drogi powiatowej. Na początkowym odcinku drogi w km 0+011 występuje kolizja ze słupem energetycznym linii napowietrznej Nn, który należy przestawić do granicy działki tj. ok. 2,5m w stosunku do obecnej lokalizacji. Przeszwanie słupa należy wykonać na warunkach PGE S.A. 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. 21. Na całym odcinku budowy, spływ wód opadowych powierzchniowo do rowów drogowych trawiastych. 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
Nawierzchnia zjazdu z dr. powiatowej i 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 4szt. drzew liściastych śr. 40-60cm i usunięcie zakrzaczenia na pow. ok.1000m²

6. Zajątość terenu

Odcinek drogi zaprojektowano na działkach będących własnością Gminy Jeleniewo - pas drogi wewnętrznej dz. nr 226/16; 226/30; 226/18; 226/19; 226/21; 226/24; 229/4; 226/26; 226/27, pas drogi powiatowej 226/8; 190/4; 226/10; 226/9.

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 954 mb oraz zjazd z drogi publicznej na dł. 6mb.



km 0+000 – km 0+006 powierzchnia jezdni około 53 m²

km 0+006 – km 0+960 powierzchnia jezdni około 6200 m² i zjazdów 97 m²

- **nasypy 3469,62 m³**

- **wykopy 1128,40 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 zadowalający.

Wykopiska i stanowiska archeologiczne nie występują.

Eksploracja 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.



PROJEKTOWANIE I NADZORY RENATA STANKIEWICZ

16-400 Suwałki, ul. Elcka 23, NIP 844-101-23-09, tele/fax (087)563 05 87, e-mail: reniast@o2.pl

➤ Gospodarka humusem.

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

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