

## STRONA TYTUŁOWA

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	 <p>Droga Development Sp. z o.o. ul. Polna 34i 23-400 Biłgoraj tel. 607-436-336</p>
NAZWA ELEMENTU PROJEKTU BUDOWLANEGO:	<b>PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY</b>
NUMER TOMU / ŁĄCZNA LICZBA TOMÓW:	1/1
NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:	Budowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych w miejscowości Suchodoły
NAZWA I ADRES INWESTORA:	Gmina Fajslawice Fajslawice 107, 21-060 Fajslawice
ADRES I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO:	Powiat Krasnostawski, Gmina Fajslawice Kat. XXV
IDENTYFIKATORY DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH:	060602_2.0011.2745/2

### AUTORZY OPRACOWANIA:

Imię i nazwisko Nr uprawnień	Funkcja	Specjalność oraz zakres opracowania	Podpis
inż. Michał Góralski LUB/0171/POD/23	Projektant	Drogowa – Projekt architektoniczno - budowlany	
mgr inż. Jerzy Góralski LUB/0042/POOD/05	Sprawdzający		
DATA OPRACOWANIA ORAZ SPRAWDZENIA: ..... <b>2025 r.</b> (DOTYCZY WSZYSTKICH AUTORÓW OPRACOWANIA)			

# **SPIS TREŚCI**

## **PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY**

Lp.	Wyszczególnienie	Skala	Str./Rys.
1	2	3	4
1.	Strona tytułowa		1
2.	Spis treści projektu architektoniczno – budowlanego		2
3.	Oświadczenie projektanta i sprawdzającego o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej		3
4.	Opis techniczny do projektu architektoniczno – budowlanego		4 ÷ 13
5.	Dokumentacja badań podłoża gruntowego i opinia geotechniczna		..... ÷ .....
6.	Rysunki:		
	a) Profil podłużny ark. 1	1:50/500	Rys. Nr D-1.1
	b) Profil podłużny ark. 2	1:50/500	Rys. Nr D-1.2
	c) Przekroje normalne	1:50	Rys. Nr D-2

## OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO:

Zgodnie z treścią *Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane*, my niżej podpisani, oświadczamy, że projekt budowlany pn.: „Budowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych w miejscowości Suchodoły” został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Imię i nazwisko Nr uprawnień	Funkcja	Specjalność oraz zakres opracowania	Podpis
<b>inż. Michał Góralski</b> LUB/0171/POD/23	Projektant	Drogowa – Projekt architektoniczno - budowlany	
<b>mgr inż. Jerzy Góralski</b> LUB/0042/POOD/05	Sprawdzający		
DATA OPRACOWANIA ORAZ SPRAWDZENIA: ..... <b>2025 r.</b> (DOTYCZY WSZYSTKICH AUTORÓW OPRACOWANIA)			

# **CZĘŚĆ OPISOWA PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANEGO**

## **1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego będącego przedmiotem zamierzenia budowlanego**

Rodzaj obiektu budowlanego: budowla - droga publiczna

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

## **2. Zamierzony sposób użytkowania oraz program użytkowy obiektu budowlanego**

Zamierzony sposób użytkowania: droga publiczna ogólnodostępna. Droga to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym. Kategoria drogi: gminna.

Program użytkowy składa się z wykonania budowy nawierzchni jezdni, wykonania pobocza oraz robót towarzyszących..

## **3. Układ przestrzenny oraz forma architektoniczna obiektu budowlanego**

Droga składa się z następujących elementów: jezdni, pobocza.

Projektowana inwestycja posiada parametry geometryczne i konstrukcję odpowiadające funkcji, którą ma spełniać. Elementy inwestycji zostały wkomponowane w istniejący krajobraz i nie będą zakłócać ładu architektonicznego.

## **4. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego**

### **4.1. Kubatura**

Nie dotyczy.

### **4.2. Zestawienie powierzchni**

Lp.	Nazwa pozycji	J.m.	Ilość
1	2	3	4
1.	Powierzchnia jezdni utwardzona płytami drogowymi żelbetowymi	m <sup>2</sup>	2 330

### **4.3. Długość, szerokość**

Lp.	Nazwa pozycji	J.m.	Ilość
1	2	3	4
1.	Długość budowanej drogi gminnej	m	575
2.	Szerokość pasa ruchu	m	4,00
3.	Szerokość jezdni	m	4,00
4.	Szerokość poboczy	m	0,75

## **5. Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu budowlanego**

Zgodnie z § 4 ust. 4 *Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych* projektowany obiekt budowlany zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej. Poziom wody gruntowej znajduje się poniżej projektowanego poziomu posadowienia obiektu budowlanego. Istniejące podłoże nie obejmuje gruntów słabonośnych.

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

### **6.1. Zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków oraz wód opadowych**

Nie dotyczy.

### **6.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się**

Dokonano obliczeń szacunkowych wielkości emisji przyjmując literaturowe wskaźniki na podstawie publikacji Z. Chłopek, W. Danielczyk, S. Kruczyński „Zestaw emisji drogowych szkodliwych składników spalin z silników środków transportu” Techmex, Warszawa 1998.

Założenia do obliczeń:

a) długość drogi do przebycia	<b>0,575 km</b>
b) średniodobowe natężenie ruchu pojazdów SDR	<b>100 poj/dobę</b>
c) ilość pojazdów osobowych napędzanych benzyną	<b>40 poj/dobę</b>
d) ilość pojazdów osobowych napędzanych olejem	<b>10 poj/dobę</b>
e) ilość pojazdów ciężarowych	<b>50 poj/dobę</b>
f) średnia prędkość poruszania się pojazdów	<b>50 km/h</b>
g) zużycie benzyny pojazdów osobowych	<b>7 l / 100 km</b>
h) zużycie oleju napędowego pojazdów osobowych	<b>12 l / 100 km</b>
i) zużycie oleju napędowego pojazdów ciężarowych	<b>25 l / 100 km</b>

Wskaźniki emisji do powietrza [g/km]:

Substancja	Typ pojazdu		
	Samochody ciężarowe	Samochody osobowe napędzane olejem	Samochody osobowe napędzane benzyną
tlenek węgla	2,15	0,315	0,34
dwutlenek azotu	6,3	0,66	0,35
węglowodory	0,75	0,05	0,045
pył	0,775	0,105	0,025
dwutlenek siarki	0,185	0,05	0,045

Wielkości emisji zanieczyszczeń w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi:

Substancja	Emisja [Mg/rok]
tlenek węgla	0,027
dwutlenek azotu	0,073
węglowodory	0,009
pył	0,009
dwutlenek siarki	0,003

W fazie eksploatacji emisje nie przekroczą wartości dopuszczalnych z uwagi na znikome natężenie ruchu pojazdów. Wykonanie nowej, równej nawierzchni przyczyni się natomiast do wzrostu płynności jazdy, a co za tym idzie, do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w stosunku do stanu istniejącego.

### **6.3. Rodzaj i ilości wytwarzanych odpadów**

Na etapie eksploatacji drogi mogą powstawać odpady zaliczone do grupy 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów. Sposób postępowania z odpadami będzie szczegółowo określony w zezwoleniu dla jednostki odpowiedzialnej za ich usuwanie. Szacunkowa ilość odpadów nie powinna przekraczać 0,1 Mg/rok.

Kolejną grupą odpadów, która może powstawać na etapie eksploatacji inwestycji są odpady zakwalifikowane do grupy o kodzie 20 03 01 – niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne. Odpady te mogą powstawać na wskutek wyrzucania przez użytkowników drogi swoich odpadów np. przez okna pojazdów. Ich ilość prawdopodobnie będzie znikoma i nie przekroczy 0,1 Mg/rok.

W przypadku wystąpienia kolizji lub wypadków drogowych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia mogą powstać również odpady takie jak (w tym odpady zaliczane do grupy niebezpiecznych): oleje silnikowe, oleje hydrauliczne, płyny hamulcowe, tworzywa sztuczne, szkło. Podanie szacunkowej ilości odpadów związanych z ewentualnym wystąpieniem zdarzeń drogowych nie jest możliwe.

Użytkowanie inwestycji w warunkach normalnych nie powoduje powstania żadnych odpadów.

Po kilkunastu latach od zrealizowania inwestycji mogą również powstawać odpady z remontów i przebudowy dróg – kod 17 01 81. W ciągu najbliższych kilkunastu lat odpadów takich nie powinno być wcale, a w dalszej perspektywie czasu ich ilość szacuje się na 1 Mg/rok.

Zarządca drogi dołoży wszelkich starań, żeby sposób postępowania z wszelkimi odpadami był zgodny z aktualnie obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami.

#### **6.4. Właściwości akustyczne oraz emisja drgań, a także promieniowanie, w szczególności jonizujące, pole elektromagnetyczne i inne zakłócenia, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięg ich rozprzestrzeniania się**

W fazie eksploatacji emisje nie przekroczą wartości dopuszczalnych z uwagi na znikome natężenie ruchu pojazdów. Wykonanie nowej, równej nawierzchni przyczyni się natomiast do wzrostu płynności jazdy, a co za tym idzie, do zmniejszenia emisji hałasu w stosunku do stanu istniejącego.

Na podstawie *Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* w pobliżu projektowanej inwestycji nie występują żadne rodzaje terenów chronionych akustycznie.

Do oceny wpływu realizacji inwestycji na klimat akustyczny podczas fazy eksploatacji przedsięwzięcia wykorzystano program komputerowy VLGALC.

Struktura ruchu dziennego:

a) Motorowery	0 poj/h
b) Samochody osobowe	3 poj/h
c) Samochody dostawcze	0 poj/h
d) Samochody ciężarowe i pojazdy rolnicze	3 poj/h

Struktura ruchu nocnego:

a) Motorowery	0 poj/h
b) Samochody osobowe	0,5 poj/h
c) Samochody dostawcze	0 poj/h
d) Samochody ciężarowe i pojazdy rolnicze	0,5 poj/h

Średnia prędkość pojazdów w porze dziennej i porze nocnej: **50 km/h**

Obliczone poziomy hałasu dla pory dziennej wynoszą:

a) w odległości 5 m od krawędzi jezdni	52 dB
b) 10 m	49 dB
c) 15 m	47 dB
d) 20 m	45 dB



Obliczone poziomy hałasu dla pory nocnej wynoszą:

a) w odległości 5 m od krawędzi jezdni	<b>43 dB</b>
b) 10 m	<b>40 dB</b>
c) 15 m	<b>38 dB</b>
d) 20 m	<b>37 dB</b>

Na podstawie przeprowadzonej analizy w pobliżu projektowanej inwestycji nie stwierdzono występowania żadnego rodzaju terenu chronionego akustycznie. W związku z tym, nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w fazie eksploatacji przedsięwzięcia.

### **6.5. Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne**

Zgodnie z podziałem dokonany w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych oznaczonym kodem GW200090, leżących w obszarze dorzecza Wisły, region wodny Bugu. Stan wód chemiczny i ilościowy oceniono jako dobry. Jest to część wód niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Zgodnie z podziałem dokonany w wyżej wymienionym planie gospodarowania wodami teren inwestycji leży na obszarze Jednolitych Części Wód Powierzchniowych oznaczonych kodem RW200006243969 (pod nazwą „Marianka”, region wodny Bugu, status JCWP – naturalna część wód, typologia JCWP – potok lub mała rzeka wyżynna na podłożu węglanowym, ocena stanu wód (ogólna) – zły stan wód, osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako zagrożone). Celem środowiskowym jest umiarkowany stan ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [fosfor ogólny, fosforany, BZT5, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny.

Biorąc pod uwagę charakter oraz niewielki zakres przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości pogorszenia stanu dla jednolitych części wód powierzchniowych.

## **7. Informacje o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano-instalacyjnego, zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem**

### **7.1. Plan sytuacyjny**

Przyjęte parametry techniczno – użytkowe drogi gminnej Nr 109621L:

- a) droga zamiejska,
- b) droga jednojezdniowa jednopasowa dwukierunkowa z mijankami,
- c) przekrój drogi – 1/1,
- d) kategoria drogi – gminna,
- e) klasa techniczna drogi – D (dojazdowa),
- f) podstawowa szerokość pasa ruchu – 4,00 m,
- g) podstawowa szerokość jezdni – 4,00 m,
- h) szerokość jezdni na mijance – 5,00 m,
- i) nawierzchnia jezdni – płyty drogowe żelbetowe,
- j) szerokość poboczy gruntowych – 0,75 m,
- k) nawierzchnia poboczy – gruntowa z wierzchnią warstwą z kruszywa naturalnego,
- l) kategoria ruchu – KR1,
- m) pojazd miarodajny – samochód osobowy,
- n) nacisk na oś – 115 kN (11,5 t).

Przedmiotem inwestycji jest „Budowa drogi dojazdowej do gruntów rolnych w miejscowości Suchodoły”. Przedmiotowa droga jest drogą gminną Nr 109621L oraz drogą publiczną klasy D (droga dojazdowa).

Budowa obejmuje odcinek przedmiotowej drogi o długości 575 mb. Początek trasy budowanego odcinka zlokalizowano w km 0+000. Koniec trasy zlokalizowano w km 0+575.

Projektowana podstawowa szerokość jezdni drogi gminnej wynosi 4,00 m. Wzdłuż trasy drogi gminnej zlokalizowano mijankę. Szerokość jezdni na mijance zwiększa się do 5,00 m. Zwiększenie szerokości umożliwi wymijanie się pojazdów. Skosy wjazdowe i zjazdowe na mijankach 1:2. Projektowana szerokość poboczy wynosi 0,75 m.

## **7.2. Profil podłużny**

Profil podłużny opracowano w skali 1:50/500 i przedstawiono w części rysunkowej niniejszego opracowania.

Pochylenia wypadkowe w każdym punkcie projektowanej nawierzchni zapewniają prawidłowy spływ wód z nawierzchni jezdni. Zaprojektowane spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni jezdni w każdym punkcie nawierzchni spełniają warunek minimalnego pochylenia wypadkowego 0,7%. Wody opadowe zostaną zagospodarowane w obrębie pasa drogowego.

## **7.3. Przekroje normalne i szczegóły konstrukcyjne**

Przekroje normalne i szczegóły konstrukcyjne projektowanych nawierzchni wykonano w skali 1:50 i przedstawiono w części rysunkowej niniejszego opracowania.

## **7.4. Konstrukcja nawierzchni**

### **7.4.1. Konstrukcja nawierzchni jezdni**

- a) 15 cm - płyty drogowe żelbetowe o wymiarach 300x100x15 cm z betonu klasy C35/45, podwójnie zbrojone wg STWiORB D-10.03.01b,
- b) 8 cm - podsypka cementowo - piaskowa 1:4,
- c) 20 cm - podbudowa pomocnicza z kruszywa 0/2  $f_7$ ,
- d) podłoże gruntowe lub nasyp wg PN-S-02205:1998.

### **7.4.2. Konstrukcja nawierzchni poboczy**

- a) 10 cm – nawierzchnia z mieszanki kruszywa 0/31,5 C<sub>1,5/2</sub> wg WT-5:2010.

## **7.5. Odwodnienie**

Zaprojektowane spadki poprzeczne oraz podłużne zapewniają odprowadzenie wód opadowych i roztopowych w kierunku naturalnego zniżenia terenu. Zaprojektowany spadek poprzeczny jezdni oraz spadek poprzeczny pobocza zapewnią sprawny odpływ wód z nawierzchni. Wody opadowe zostaną zagospodarowane w obrębie pasa drogowego.

Realizacja inwestycji nie narusza ustaleń Art. 234 *Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne*.

W myśl przepisów *Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych* wody opadowe lub roztopowe z innych dróg niż drogi krajowe, wojewódzkie lub powiatowe klasy G mogą być wprowadzone do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

Przedmiotowa droga jest drogą klasy D (dojazdowa), a więc drogą niższej klasy niż G (główna). Mając powyższe na uwadze, wody opadowe i roztopowe nie podlegają obowiązkowi podczyszczania.

## **7.6. Roboty ziemne**

W pierwszej kolejności przed przystąpieniem do właściwych robót ziemnych należy usunąć całość nienośnych gruntów organicznych. Przyjęto średnią grubość istniejącej warstwy ziemi organicznej 30 cm. Grunt ten nie nadaje się do wykorzystania z punktu widzenia celu wbudowania w nasyp. Grunty z wykopów Wykonawca zagospodaruje we własnym zakresie. Nasypy powinny spełniać wymagania normy PN-S-02205:1998.

## **7.7. Stała organizacja ruchu**

Stała organizacja ruchu jest przedmiotem odrębnego opracowania stanowiącego integralną część niniejszej dokumentacji projektowej.

## **7.8. Czasowa organizacja ruchu**

Wykonawca jest zobowiązany do opracowania, zatwierdzenia i wdrożenia projektu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót w pasie drogowym.

Oznakowanie (wielkości znaków, wysokość ich umieszczenia, odległość od krawędzi jezdni) należy wykonać 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.

Znaki zastosowane do tymczasowego oznakowania robót muszą być o jedną grupę wielkości wyższą niż nominalnie stosowane na danym odcinku drogi.

Słupki znaków zastosowanych do oznakowania na czas robót powinny mieć wyróżnik w postaci naklejonego paska z żółtej folii pryzmatycznej odblaskowo – fluorescencyjnej (zalecane wymiary: szerokość – 3 cm, długość - 50 cm).

Pracownicy wykonujący roboty powinni być ubrani w kamizelki odblaskowe koloru żółtego.

Pozostałe zabezpieczenia należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP. Wykonawca ponosi odpowiedzialność za prawidłowe utrzymanie i funkcjonowanie urządzeń ostrzegawczych.

Na każdym etapie realizacji robót Wykonawca ma bezwzględny obowiązek zapewnienia dojazdu do posesji mieszkańcom, służbom ratunkowym oraz służbom technicznym.

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

Realizacja przedmiotowego zamierzenia budowlanego przyczyni się do skrócenia czasu dojazdu pojazdów pożarowych w przypadku wystąpienia zdarzenia na terenach przylegających do drogi. Elementy projektowane niniejszym opracowaniem nie wprowadzają ograniczeń w kwestii ochrony przeciwpożarowej terenów przyległych do drogi.