

## OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA

### 1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej Rogolin – Kresy. Droga ta jest zlokalizowana na nieruchomości stanowiącej własność Gminy Radzanów nie zaliczona do żadnej z kategorii dróg publicznych, posiadająca status drogi wewnętrznej. Droga powstała w latach 90-tych XX wieku na potrzeby komunikacyjne w gminie i tworzy infrastrukturalną całość, jest wykazana na mapach ewidencyjnych gruntu i spełnia wymagania budowlane ( obiektu liniowego ) zgodnie z ustawą z dnia 07 lipca 1994 roku – Prawo budowlane.

#### 1.1. Podstawa opracowania

- Umowa zawarta pomiędzy Zamawiającym tj. Gminą Radzanów a Wykonawcą Firmą TOMA Biuro Inżynierii Drogowej Tomasz Materek z siedzibą we Wrocławiu, ul. Armii Krajowej 53/118, 50-541 Wrocław.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 1994 nr 89 poz. 114 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 nr 14, poz. 60 z późniejszymi zmianami) – w ograniczonym zakresie.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518) – w ograniczonym zakresie.
- Obowiązujące normy oraz wydawnictwa i publikacje techniczne z przedmiotowego zakresu obejmującego temat projektu.
- Inwentaryzacja w terenie.

#### 1.2. Lokalizacja inwestycji

Planowana inwestycja drogowa zlokalizowana jest na działce nr ewidencyjny:

- 607 i 194, obręb Rogolin, gmina Radzanów, powiat białobrzegi, województwo mazowieckie. Działki stanowią pas drogowy drogi gminnej niepublicznej /wewnętrznej,
- 165, obręb Rogolin, gmina Radzanów, powiat białobrzegi, województwo mazowieckie. Działka stanowi pas drogowy drogi gminnej niepublicznej /wewnętrznej, skrzyżowanie z drogą projektowaną,
- 382, obręb Rogolin, gmina Radzanów, powiat białobrzegi, województwo mazowieckie. Działka stanowi pas drogowy drogi powiatowej nr 1119W, skrzyżowanie z drogą projektowaną.

#### 1.3 Rodzaj, zakres i cel inwestycji

Rodzaj inwestycji – przebudowa drogi gminnej niepublicznej / wewnętrznej.

Zakres inwestycji:

- Przebudowa jezdni i poboczy,
- Przebudowa wlotu drogi gminnej do drogi powiatowej nr 1119W,
- Przebudowa połączenia dróg gminnych niepublicznych/wewnętrznych,
- Oczyszczenie urządzeń odwadniających.

Cel inwestycji - poprawa stanu technicznego poszczególnych elementów drogi.

Realizacja przedsięwzięcia zapewni właściwe parametry techniczne i eksploatacyjne jezdni i poboczy, przywróci właściwe funkcjonowanie odwodnienia drogi, podniesie bezpieczeństwo ruchu pieszych i pojazdów oraz walory estetyczne drogi i jej otoczenia na wskazanym odcinku.

## **2. Istniejący stan zagospodarowania terenu.**

### **2.1. Ocena techniczna istniejącej drogi**

Przedmiotowa droga (dz. nr ew. 607 i 194) rozpoczyna się na granicy pasa drogowego drogi powiatowej nr 1119W Radzanów – Kadłubska Wola (dz. nr ew. 382) przebiega przez część miejscowości Rogolin z zachodu na północny wschód i kończy się w km 1+060 na skrzyżowaniu z drogą gminną, dz. nr ew. 165. Łączna długość odcinka drogi do przebudowy to 1060,0 m. Na całym odcinku droga ma jezdnię o szerokości 3,5 m o nawierzchni tłuczniowej bez wydzielonych poboczy. Odcinek drogi przeznaczony do przebudowy stanowi drogę dojazdową od drogi powiatowej do zabudowy tej części miejscowości Rogolin i Kresy. Wszystkie elementy drogi są bardzo wyeksploatowane, stan nawierzchni zły z licznymi ubytkami, pobocza zawyżone o nieokreślonej szerokości. Struktura ruchu na drodze to przewaga pojazdów rolniczych, osobowych i dostawczych. Ruch pieszy i rowerowy na tym odcinku jest niewielki, komunikacja autobusowa nie występuje.

W pasie drogowym i w bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowana jest sieć teletechniczna i wodociągowa. Sieć teletechniczna zlokalizowana jest w znacznej części poza pasem drogowym w dwóch miejscach przecina drogę na głębokości 0,7m. Sieć wodociągowa podziemna o średnicy Ø110 mm zlokalizowana głównie poza jezdnią w jednym miejscu przecina drogę na głębokości 1,6 m. Nie przewiduje się kolizji z przedmiotowymi sieciami podziemnymi, przewidziano natomiast ich zabezpieczenie rurami ochronnymi typu AROT.

### **2.2. Obiekty inżynierskie**

Istniejący przepust pod drogą zlokalizowany w ciągu rowu drogowego przy włączeniu projektowanej drogi do drogi powiatowej. Przepust rurowy z rur HDPE Ø50 cm długości 12 m ze ściankami czołowymi betonowymi. Przepust w stanie technicznym złym, część przelotowa przepustu do wymiany wraz ze ściankami czołowymi na wlocie i wylocie przepustu.

### **2.3. Opinia geotechniczna**

Warunki gruntowe, proste z przeprowadzonych oględzin oraz badań wskaźnika piaskowego i kapilarności biernej wynika, że grunty w zakresie głębokości przemarzania (0,00 do 1,00 m) stanowią podłoże w 100% niewysadzinowe kategorii G1 (piaski drobne i piaski średnie).

Kategoria geotechniczna obiektu budowlanego, pierwsza.

Grupa nośności podłoża dla warunków gruntowo – wodnych, G1.

### **2.4. Szata roślinna**

Na przebudowywanym odcinku drogi brak w pasie drogowym drzew, które mogą kolidować z projektowaną przebudową, pojedynczo występujące skupiska krzewów w pasie drogowym nie wymagające uzyskania decyzji zezwalającej na wycinkę. Przed przystąpieniem do robót

Zarządca Drogi oceni w terenie pod kątem kolizji w/w krzewów z projektowaną przebudową i podejmie decyzję co do ewentualnej ich wycinki.

### 3. Projektowane zagospodarowanie terenu.

#### 3.1. Parametry techniczne przebudowywanej drogi

Zgodnie z prowadzoną ewidencją droga gminna jest drogą wewnętrzną, niepubliczną, przeznaczoną do ruchu w obu kierunkach o kategorii ruchu KR1, prędkości projektowej 30 km/h, dopuszczalnym nacisku osi pojazdu 80 kN/oś, szerokości jezdni 3,5 m, obustronne pobocza szerokości 0,75 m.

Parametry drogi przyjęte do projektowania:

- Klasa drogi – D
- Prędkość projektowa – 30 km/h
- Kategoria ruchu – KR1
- Szerokość jezdni – 3,5 / 4,0 m z mijankami szerokości 5,0 m
- Szerokość poboczy – 0,75 m
- Dopuszczalny nacisk osi pojazdu 115 kN.

#### 3.2. Rozwiązania sytuacyjne

Na omawianym odcinku wprowadzono następujące rozwiązania projektowe:

- zaprojektowano przebudowę włączenia drogi gminnej do drogi powiatowej nr 1119W;
- zaprojektowano jezdnię o nawierzchni utwardzonej szerokości 4,0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi szerokości 0,75 m na odcinku od km 0+000 do km 0+497 z mijanką przy skrzyżowaniu z drogą powiatową oraz z mijanką w km 0+483;
- zaprojektowano jezdnię o nawierzchni utwardzonej szerokości 3,5 m z poboczami gruntowymi szerokości 0,75 m na odcinku od km 0+497 do km 1+060;
- zaprojektowano zabezpieczenie kabli teletechnicznych rurami typu AROT, dwudzielnymi.

Projektowane elementy drogi pokazano na rys. nr 2/1 i 2/2 Plan zagospodarowania terenu.

#### 3.3. Przekroje normalne

Na odcinku drogi od km 0+000 do km 0+497 zaprojektowano jezdnię o pochyleniu daszkowym 2% szerokości 4,0 m, obustronne pobocze o pochyleniu 8% na zewnątrz szerokości 0,75 m, na mijance 5,0 m o pochyleniu daszkowym 2 % i pobocza 0,75 m o pochyleniu 8% na zewnątrz.

Na odcinku od km 0+497 do km 1+060 zaprojektowano jezdnie o pochyleniu daszkowym 2% szerokości 3,5 m z poboczami szerokości 0,75 m o pochyleniu 8% na zewnątrz.

Pozostający pas zieleni za poboczem po obu stronach jezdni należy wyrównać i wyprofilować.

Projektowane elementy drogi pokazano na rys. nr 3 Przekroje konstrukcyjne.

#### 3.4. Droga w przekroju podłużnym

Przebieg drogi w przekroju podłużnym pozostaje bez zmian. Projektowana jezdnia pozostanie na poziomie istniejącej.

Zgodnie z Katalogiem Przebudów i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych KPRNPP-2013 opracowanym przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów,

w celu naprawy uszkodzeń powierzchniowych dla nawierzchni o więcej niż 20% powierzchni nawierzchni wykazującej uszkodzenia, zaleca się przewidzieć naprawę całej nawierzchni np. sposobem "w górę" polegającym na wykonaniu nakładki (jednej lub kilku warstw) bez korekty niwelety.

### 3.5. Odwodnienie drogi

W ramach niniejszego opracowania uwzględniono warunki terenowo - gruntowe, zaprojektowano odwodnienie pasa drogowego jako powierzchniowe. Wody opadowe, tak jak w stanie istniejącym, zostaną odprowadzone poza koronę drogi zaprojektowanymi spadkami jezdni i poboczy. Ponadto zaprojektowano przebudowę przepustu pod koroną drogi przy skrzyżowaniu z DP1119W, tj. wymianę rur betonowych na rury PEHD Ø 50 cm z założeniem prefabrykowanych ścianek czołowych na wlocie i wylocie. W celu zachowania prawidłowego przepływu wód opadowych w istniejącym rowie zastosowano identyczne przekroje rur przelotowych. Wody opadowe nie będą kierowane na działki prywatne.

### 3.6. Konstrukcja przebudowywanych elementów drogi

Projektowana przebudowa drogi gminnej na całej swojej długości ma podłoże gruntowe zaliczane do kategorii G1 i kategorię ruchu KR1, dla tych parametrów przyjęto na podstawie *Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych załącznik do zarządzenia nr 31 GDDKiA z 2014 r.*

#### 3.6.1. Jezdnia

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S	gr. 3 cm;
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W	gr. 4 cm;
Podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 stab. mech.	gr. 23 cm;

#### 3.6.2. Pobocze

Nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5	gr. 10 cm.
---	------------

### 3.7. Organizacja ruchu

Organizacja ruchu wg projektu organizacji ruchu, który jest integralną częścią tego opracowania.

### 3.8. Sieci i infrastruktura podziemna nie związana z drogą

Istniejące urządzenia, tj. studzienki i zawory, pozostające w obrębie przebudowywanych elementów drogi, należy wyregulować wysokościowo dostosowując ich poziom do nowej niwelety drogi.

Odkryte podczas robót kable teletechniczne lub elektryczne zabezpieczyć rurami dwudzielnymi typu AROT, jeżeli zaistnieje taka potrzeba.

#### **Uwaga:**

**Wszystkie roboty budowlane wykonywane w pobliżu istniejących sieci należy wykonywać ręcznie pod nadzorem przedstawiciela Właściciela sieci.**

### 3.9. Kanał technologiczny

Dla tej kategorii drogi (droga wewnętrzna niepubliczna) Ustawodawca nie zobowiązał Inwestora/Zarządcy Drogi do jego zaprojektowania i wybudowania.

#### **4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu**

Powierzchnia utwardzona projektowana:

- drogi o nawierzchni asfaltowej 4 000 m<sup>2</sup>,
- pobocza z kruszywa łamanego 1 600 m<sup>2</sup>.

#### **5. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu budowlanego**

Obszar oddziaływania obiektu budowlanego mieści się w całości na działkach, na których przedmiotowa inwestycja została zaprojektowana.

*Obszar oddziaływania obiektu budowlanego określono na podstawie:* Prawa Budowlanego ustawa z 7 lipca 1994 r. (Dz. U. 1994 r. nr 89 poz. 114 z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518).

#### **6. Informacje o działce drogowej.**

Działki nr ewidencyjny 382, 607, 194 i 165, obręb Rogolin w gminie Radzanów, powiat białobrzeski nie są wpisane do rejestru zabytków oraz nie podlegają ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, nie znajdują się w granicach terenu górniczego.

#### **7. Przewidywane zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników.**

Planowane do wbudowania w obiekt materiały budowlane będą posiadać stosowne certyfikaty i świadectwa jakości i nie będą stwarzać żadnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Inwestycja nie wpłynie niekorzystnie na środowisko naturalne.

Zgodnie z art. 72 ust. 2 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 nr 199 poz. 1227), uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie oddziaływać na środowisko. A zgodnie z §3 ust. 1 p. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, potencjalnie znacząco może oddziaływać budowa, przebudowa lub rozbudowa drogi o nawierzchni twardej powyżej 1 km Dla tej inwestycji zostało przeprowadzone postępowanie w zakresie oddziaływania na środowisko a decyzja załączona do wniosku.

#### **8. Inne.**

Niniejsze opracowanie jest dokumentacją projektowo - kosztorysową w stadium projektu technicznego i nie zawiera szczegółowych opracowań w zakresie przebudowy infrastruktury podziemnej.

Podłoże gruntowe powinno być wyrównane oraz odpowiednio zagęszczone. Teren robót powinien być odpowiednio odwodniony i oznakowany. Grunt oraz materiały konstrukcyjne należy zagęszczać przy wilgotności optymalnej oraz warstwami o grubości dostosowanej do

*Przebudowa drogi gminnej Rogolin – Kresy.*

mocy sprzętu zagęszczającego. Wszystkie materiały użyte do przebudowy muszą spełniać normy i mieć stosowne atesty.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót zostanie wykonany projekt organizacji ruchu na czas ich wykonania i zatwierdzony we właściwym organie zarządzającym ruchem drogowym.

Opracował: mgr inż. Tomasz Materek