

SPIIS TREŚCI

DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU TECHNICZNEGO	3
1. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA O SPORZĄDZENIU PROJEKTU TECHNICZNEGO	4
CZĘŚĆ OPISOWA PROJEKTU TECHNICZNEGO DROGA	5
1. Rozwiązania konstrukcyjne obiektu budowlanego	6
2. Geotechniczne warunki i sposób posadowienia obiektu budowlanego raz sposób zabezpieczenia przed wpływami eksploatacji górniczej.....	7
3. Rozwiązania budowlane i techniczno-instalacyjne, nawiązujące do warunków terenu występujące wzdłuż trasy obiektu.....	8
4. Projektowane sieci uzbrojenia terenu	9
5. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej	9
CZĘŚĆ RYSUNKOWA PROJEKTU TECHNICZNEGO	10
SPIS RYSUNKÓW	11
1.1 PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:25 000
1.2 PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:10 000
2.1 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:1 000
2.2 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:5 000
3.0 PRZEKROJE NORMALNE	skala 1:50
4.0 PROFILE PODŁUŻNE.....	skala 1:100/1000
5.1 PRZEKROJE POPRZECZNE.....	skala 1:100
5.2 PRZEKROJE POPRZECZNE.....	skala 1:100
5.3 PRZEKROJE POPRZECZNE.....	skala 1:100

DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU TECHNICZNEGO

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA O SPORZĄDZENIU PROJEKTU TECHNICZNEGO

Po zapoznaniu się z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. „Prawo budowlane” (t.j. Dz. U. z 2026 r. poz. 524, 605, 646), zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt. 3 tej ustawy niniejszym oświadczam, że **Projekt Techniczny**, dotyczący zamierzenia budowlanego pn.:

PRZEBUDOWA NAWIERZCHNI DROGI DOJAZDOWEJ DO GRUNTÓW ROLNYCH – BOJANÓW DZ. NR 631, OBRĘB: 0001

przy realizacji zadania pn.:

Droga dojazdowa do gruntów rolnych – Bojanów dz. nr 631, obręb: 0001

LOKALIZACJA INWESTYCJI:

Województwo: śląskie,
powiat: raciborski,
gmina: 241103_5 Krzanowice
obręb: 0001 Bojanów
dz. ewidencyjne: **631**

opracowany przez:

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NUMER UPRAWNIENÍ BUDOWLANÝCH	ZAKRES OPRACOWANIA
Projektant	mgr inż. Marcin Ludwig	do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej SLK/2515/POOD/09	Branża drogowa
Sprawdzający	mgr inż. Marcin Bera	do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej MAP/0245/POOD/09	Branża drogowa

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej, projektem zagospodarowania działki lub terenu oraz projektem architektoniczno--budowlanym oraz rozstrzygnięciami dotyczącymi przedmiotowego zamierzenia budowlanego.

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych w celu realizacji przez Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego zadań wynikających z ustawy Prawo Budowlane, związanych z określoną w niniejszym oświadczeniu inwestycją.

IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NUMER UPRAWNIENÍ BUDOWLANÝCH	DATA	PODPIS
mgr inż. Marcin Ludwig	do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej SLK/2515/POOD/09	06.2026r.	

CZĘŚĆ OPISOWA

PROJEKTU TECHNICZNEGO

DROGA

1. Rozwiązania konstrukcyjne obiektu budowlanego

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi transportu rolnego, przeznaczonej do obsługi terenów rolnych oraz zapewnienia dojazdu do gruntów rolnych. Przyjęte rozwiązania konstrukcyjne dostosowano do przewidywanego ruchu pojazdów rolniczych, maszyn rolniczych oraz sporadycznego ruchu pojazdów obsługujących tereny przyległe.

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano na podstawie rozpoznanych warunków gruntowo-wodnych oraz przewidywanego obciążenia ruchem.

Projektowane warstwy konstrukcyjne jezdni drogi dojazdowej - jezdni:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 10 cm,
- w-wa podbudowy z kruszywa łamane stabilizowane mechanicznie 0/63 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 15 cm,
- stabilizacja podłoża rodzimego (kruszywo, żużle, piasek) Rm-5 MPa
- wyprofilowane podłoże – grunt rodzimy

Projektowane warstwy konstrukcyjne jezdni zjazdów

- nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 10 cm,
- w-wa podbudowy z kruszywa łamane stabilizowane mechanicznie 0/63 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 15 cm,
- stabilizacja podłoża rodzimego (kruszywo, żużle, piasek) Rm-5 MPa
- wyprofilowane podłoże – grunt rodzimy

Projektowana nawierzchnia poboczy drogi dojazdowej:

- w-wa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 10 cm – kolor inny niż kolor nawierzchni,,
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże.

Uwaga:

Warstwę nawierzchni pobocza dobrano zgodnie z założeniami przedprojektowymi przekazanymi przez Inwestora, przy założeniu, że pobocze na całej szerokości nie stanowi obszaru po którym dopuszcza się ruch pojazdów oraz najeżdżanie kołami jakiegokolwiek pojazdu w celu wyminięcia się z pojazdem nadjeżdżającym z przeciwka.

Przyjęto podstawowe parametry techniczne drogi:

- | | |
|--|--|
| – długość konstrukcyjna drogi dojazdowej | 0+957,63~0+958 m |
| – długość rzeczywista drogi dojazdowej | 957,63~958,00 m |
| – klasa techniczna drogi | klasa D - dojazdowa, |
| – przekrój drogowy, | szlakowy 0,5m pobocze + 4,0 jezdni + 0,5 pobocze |
| – prędkość projektowa | 30km/h |
| – kategoria ruchu | KR-1 |
| – obciążenie nawierzchni | 10t na oś |

– szerokość korony drogi	min 5,0 m,
– Pobocze	- 2 x 0.5 m
– nawierzchnia drogi dojazdowej	- nawierzchnia z kruszywa łamanego

Konstrukcję nawierzchni należy wykonać zgodnie z dokumentacją projektową, obowiązującymi normami, specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót oraz wymaganiami dotyczącymi zagęszczenia poszczególnych warstw konstrukcyjnych.

Odwodnienie drogi zapewniono poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni, umożliwiających powierzchniowy odpływ wód opadowych do istniejących rowów odprowadzająco-rozsączających oraz na teren przyległy stanowiący własność Inwestora poprzez rozsączenie.

Skarpy nasypów i wykopów zostaną ukształtowane z zachowaniem wymaganej.

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie robót ziemnych obejmujących usunięcie warstwy humusu, wykonanie wykopów i nasypów, profilowanie oraz zagęszczenie podłoża. Wszystkie roboty należy prowadzić zgodnie z zasadami wiedzy technicznej oraz wymaganiami obowiązujących przepisów i norm.

Przyjęte rozwiązania konstrukcyjne zapewniają uzyskanie wymaganej nośności, trwałości oraz bezpieczeństwa użytkowania drogi transportu rolnego w całym projektowanym okresie eksploatacji.

Podstawowe wielkości powierzchni i długości:

• Długość konstrukcyjna projektowanego odcinka drogi	0+957,63~0+958 m
• Długość rzeczywista projektowanego odcinka drogi	957,63~958,00 m
• szerokość jezdni	4,0 m
• szerokość poboczy z kruszywa	0,5 m
• powierzchni jezdni drogi	3 831,00 m ²
• powierzchni jezdni zjazdów	68,00 m ²
• powierzchnia poboczy z kruszywa	945,00 m ²

2. Geotechniczne warunki i sposób posadowienia obiektu budowlanego raz sposób zabezpieczenia przed wpływami eksploatacji górniczej

Na podstawie rozpoznania warunków gruntowo-wodnych oraz charakteru projektowanego obiektu stwierdzono, że projektowana droga transportu rolnego stanowi obiekt o prostej konstrukcji, posadowiony bezpośrednio na odpowiednio przygotowanym podłożu gruntowym.

W podłożu występują grunty rodzime, których nośność umożliwia wykonanie projektowanej konstrukcji nawierzchni po wykonaniu niezbędnych robót przygotowawczych. W przypadku stwierdzenia podczas robót ziemnych występowania gruntów nienośnych, wysadzinowych lub nadmiernie nawodnionych, należy je usunąć i zastąpić materiałem spełniającym wymagania projektowe lub zastosować inne rozwiązania wzmacniające podłoże, zgodnie z zaleceniami projektanta i zasadami wiedzy technicznej.

Konstrukcja drogi zostanie wykonana na odpowiednio wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu, zapewniającym uzyskanie wymaganych parametrów nośności. Odwodnienie korpusu drogowego zapewniono poprzez odpowiednie

uksztaltowanie spadków podłużnych i poprzecznych oraz odprowadzenie wód opadowych do istniejących urządzeń odwadniających.

Z uwagi na charakter obiektu, przewidywane obciążenia oraz rozpoznane warunki gruntowo-wodne, projektowaną drogę zakwalifikowano do pierwszej kategorii geotechnicznej, a sposób posadowienia określono jako bezpośredni.

3. Rozwiązania budowlane i techniczno-instalacyjne, nawiązujące do warunków terenu występujące wzdłuż trasy obiektu

Geometria pozioma

Poziomy przebieg osi trasy został narzucony istniejącym śladem drogi dojazdowej z nieznacznymi korektami w miejscach gdzie pozwalały na to warunki terenowe i pas drogowy. Załamania osi trasy z uwagi na płynność ruchu wyokrąglono łukami poziomymi. Ze względu na prędkość projektową jaka w tym wypadku wynosi 30km/h oraz rodzaj nawierzchni, pochylenia poprzeczne zaprojektowano jako daszkowe o wartości 3,5% od osi drogi. Parametry łuków, poszerzenia, oraz długości prostych przejściowych podano na sytuacji szczegółowej i profilu podłużnym drogi.

Geometria pionowa

Geometria pionowa została narzucona istniejącym terenem po którym przebiega droga dojazdowa z nieznacznymi korektami w miejscach tego wymagającymi w celu upłynnienia jazdy pojazdów i niwelacji nadmiernych spadków podłużnych.

Niweleta drogi

Zaprojektowana niweleta drogi zapewnia:

- płynne połączenie z odcinkami stykowymi,
- widoczność pionową i wygodę jazdy,
- ekonomiczne roboty ziemne powiązane z wymaganą płynnością,

Minimalne pochylenie niwelety w ciągu projektowanej drogi wynosi 0,4%, natomiast max. 1,5%.

Przekrój normalny

Zaprojektowano przekrój normalny (poprzeczny) drogi dojazdowej daszkowy ze spadkiem od osi jezdni wynoszącym 3,5% w kierunku pobocza, dla projektowanego pobocza przyjęto pochylenie 6%. Dopuszcza się przekrój normalny jezdni drogi dojazdowej jednostronny (pulpitowy) o wartości 3,5% w miejscu gdzie poprawi to warunki użytkowania drogi dojazdowej

Odwodnienie

Nie zmienia się istniejącego sposobu odwodnienia drogi. Odwodnienie korpusu drogowego realizowane będzie powierzchniowo na teren poboczy i do istn. rowów odprowadzająco-rozsączających oraz na teren przyległy stanowiący własność Inwestora poprzez rozsączenie.

Obiekty inżynierskie

Na trasie planowanej przebudowy drogi dojazdowej nie zinventaryzowano obiektów inżynierskich.

4. Projektowane sieci uzbrojenia terenu

Nie dotyczy.

5. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie uzgadniania projektu zagospodarowania działki lub terenu, projektu architektoniczno-budowlanego, projektu technicznego oraz projektu urządzenia przeciwpożarowego pod względem zgodności z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1722) przedmiotowe przedsięwzięcie nie podlega konieczności uzgodnienia zgodności z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

PROJEKTU TECHNICZNEGO

SPIS RYSUNKÓW

1.1 PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:25 000
1.2 PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:10 000
2.1 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:1 000
2.2 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:5 000
3.0 PRZEKROJE NORMALNE	skala 1:50
4.0 PROFILE PODŁUŻNE	skala 1:100/1000
5.1 PRZEKROJE POPRZECZNE	skala 1:100
5.2 PRZEKROJE POPRZECZNE	skala 1:100
5.3 PRZEKROJE POPRZECZNE	skala 1:100