

DOKUMENTACJA PROJEKTOWA DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH

PRZEBUDOWA PUBLICZNEJ DROGI GMINNEJ NR 000548F W M. KLENICA - UL. STAWNA - ODCINEK I, WRAZ Z REMONTEM NAWIERZCHNI JEZDNI OBIEKTU MOSTOWEGO W OBRĘBIE DZ. EW. NR 929/1.

ADRES: **Województwo: Lubuskie**
 Powiat: Zielonogórski
 Jednostka ewid.: 080902_2 Bojadła
 Obręb ewid.: 0004 Klenica
 Nr działek: 1012, 929/1, 45

INWESTOR: **Gmina Bojadła**
 Ul. Sulechowska 35, 66-130 Bojadła

BRANŻA: **Drogowa**

KATEGORIA OBIEKTU: **XXV**

JEDNOSTKA PROJEKTOWA

BIURO PROJEKTÓW I REALIZACJI INWESTYCJI BARTOSZ NOWAK Adres: Ul. Zbyszka Godlewskiego 4/22, 65-552 Zielona Góra NIP: 973-089-85-73 , REGON: 363-329-300 Tel: +48 601 682 981 , E-mail: projekt.nowak@gmail.com			
<i>Funkcja:</i>	<i>Imię i nazwisko:</i>	<i>Uprawnienia:</i>	<i>Data i podpis:</i>
<i>Projektant:</i>	mgr inż. Bartosz Nowak	LBS/0079/PBD/16 do proj. bez ogr. w spec. drog.	07.2025

Zielona Góra, lipiec 2025

SPIS ZAWARTOŚCI DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

1. STRONA TYTUŁOWA	1
2. SPIS ZAWARTOŚCI.....	2
3. CZĘŚĆ OPISOWA	3-7
1. PODSTAWA OPRACOWANIA	3
2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA	3
3. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA	3
4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	3
5. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO.....	6
6. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA	7
7. ZGODNOŚĆ Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI, STANDARDAMI I WYTYCZNYMI	7
8. UWAGI KOŃCOWE	7
4. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	8-10
RYS. 1 – PLAN SYTUACYJNY, SKALA 1:500	8
RYS. 2 – PRZEKROJE NORMALNE, SKALA 1:50	9
RYS. 3 – PROFIL PODŁUŻNY, SKAAL 1:500/50.....	10
5. ZAŁĄCZNIKI.....	11-34
OPINIA GEOTECHNICZNA.	11-25
UZGODNIENIE - GMINA BOJADŁA	26-27
UZGODNIENIE – ENEA OPERATOR.....	28-29
UZGODNIENIE - WODY POLSKIE.....	30
UZGODNIENIE - ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH.....	31-34

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Umowa zawarta z Inwestorem – Gminą Bojadła – na wykonanie dokumentacji projektowej związanej z przebudową publicznej drogi gminnej nr 000548F w m. Klenica - ul. Stawna - odcinek I, wraz z remontem nawierzchni jezdni obiektu mostowego w obrębie dz. ew. nr 929/1.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

Przy sporządzaniu dokumentacji uwzględniono wymagania określone w poniższych dokumentach:

- [1] Ustawa Prawo budowlane (t.j. Dz.U. 2025 poz. 418)
- [2] Ustawa o drogach publicznych (t.j. Dz.U. 2024 poz. 320)
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518)
- [4] Rozp. Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1225 wraz z późn. zm.)
- [5] Rozp. Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. (Dz.U.2003 nr 120 poz. 1126)
- [6] Rozp. Ministra Infrastruktury w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót bud. określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz.U.2021 poz. 2458)
- [7] Rozp. Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U.2021 poz. 2454)
- [8] Rozp. Ministra Rozwoju w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1679)
- [9] Pozostałe obowiązujące akty prawne i normatywne.
- [10] Aktualna mapa do celów projektowych
- [11] Opinia geotechniczna
- [12] Wizje lokalne w terenie, dokumentacje archiwalne, konsultacje, opinie i uzgodnienia.

3. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa publicznej drogi gminnej nr 000548F w m. Klenica - ul. Stawna - odcinek I, wraz z remontem nawierzchni jezdni obiektu mostowego w obrębie dz. ew. nr 929/1.

Celem zadania jest wzmocnienie konstrukcji istniejącej jezdni z brukowca / betonu / kruszywa łamanego oraz dostosowanie jej parametrów geometrycznych i użytkowych do obowiązujących przepisów. Realizacja podniesie atrakcyjność przyległego terenu oraz komfort i poziom bezpieczeństwa dla użytkowników drogi oraz pieszych i rowerzystów.

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

4.1 LOKALIZACJA INWESTYCJI

Inwestorem przedmiotowego zadania jest Gmina Bojadła. Zakres robót związanych z przebudową drogi obejmuje pas drogi gminnej na dz. ew. nr 1012 i 45 (działki należące do Inwestora – Gminy Bojadła), a także niewielki fragment dz. ew. nr 929/1, należącej do Wód Polskich, na której zlokalizowany jest obiekt mostowy wraz z najazdami.

Ul. Stawna położona jest w obszarze zabudowanym południowej części miejscowości Klenica, wśród istniejącej zabudowy gospodarsko-mieszkaniowej i jest drogą gminną publiczną klasy D, posiadającą w stanie istniejącym nawierzchnię z bruku kamiennego / kruszywa / betonową o szer. ok. szer. 3,50-5,00m, a po wybudowaniu nawierzchnię z kostki betonowej o szer. 3,50-5,00m. Na długości drogi zlokalizowano zjazd do posesji prywatnych.

Odcinek drogi podlegający opracowaniu ma długość 156,80m. Początek opracowania przyjęto na granicy tereny dawnego folwarku przypałacowego, a koniec na granicy pasa drogowego drogi gminnej i wojewódzkiej. Skrzyżowanie w pasie drogi wojewódzkiej istniejące, o prawidłowych parametrach, poza zakresem opracowania (brak konieczności przebudowy skrzyżowania ani wejścia z robotami w pas drogi wojewódzkiej, zgodnie z uzgodnieniem ZDW). W szerszym ujęciu (obejmującym również odcinki poza zakresem opracowania) ul.Stawna ma kształt zbliżony do litery „E” i łączy się trzykrotnie z drogą wojewódzką nr 278 poprzez skrzyżowania.

Na drodze i skrzyżowaniach zachowane są w pełni warunki skrajni poziomej i pionowej oraz warunki widoczności – droga przebiega po prostej, nie występują łuki pionowe mogące ograniczać widoczność, pas drogowy jest wolny od przeszkód i obiektów mogących ograniczać pole widzenia (reklamy,

drzewa, krzewy etc.). Droga na całej długości posiada istniejącą sieć oświetlenia ulicznego, zaznaczoną schematycznie na planie sytuacyjnym (sieć gminna oraz oprawy gminne na słupach ENEA). Istniejące i prognozowane natężenie ruchu na drodze gminnej jest bardzo niskie z uwagi na brak generatorów ruchu. Droga prowadzi ruch lokalny, bez tranzytu. Użytkownikami drogi są mieszkańcy okolicznych gospodarstw domowych oraz pojazdy służb komunalnych. Ruch ciężarowy (z wyłączeniem sporadycznych przejazdów pojazdów rolniczych) nie występuje. Na drodze w stanie istniejącym nie występują elementy oznakowania pionowego ani poziomego, poza znakiem A-7 na dojeździe do skrzyżowania z drogą wojewódzką, w projekcie stałej organizacji ruchu (według odrębnego opracowania) przewiduje się uzupełnienie znaków.

Szerokość pasa drogowego drogi gminnej wynosi ok. 6,00-30,00m. Taka szerokość zapewnia możliwość umieszczenia wszystkich elementów drogi i urządzeń z nią związanych, wynikających z funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.

Istniejące nawierzchnie jezdni z bruku kamiennego oraz betonowu przez ostatnie dziesięciolecie nie były poddawane żadnym zabiegom remontowym dostosowanym do technologii ich wykonania, a jedynie zabiegom utrzymującym przejeżdżność na drodze, a więc bezustannym równaniem drogi za pomocą tłucznia kamiennego. Z uwagi na powyższe cała konstrukcja nawierzchnia nadaje się jedynie do całkowitej rozbiórki.

Na przedmiotowym fragmencie droga gminna przebiega po istniejącym obiekcie mostowym o wymiarach wraz z dojazdami w obrębie skrzydeł przyczółków ok. 14,00 x 8,00m. W ramach zadania przewidziano remont (wymianę) nawierzchni jezdni na obiekcie mostowym wraz z dojazdami, bez ingerencji w jego konstrukcję i wyposażenie. Celem opracowania jest więc przywrócenie funkcji pełnionej przez obiekt, a więc wykonanie robót mieszczących się w definicji „robót związanych z utrzymywaniem urządzeń wodnych w celu zachowania ich funkcji”, dla których nie stosuje się przepisów ustawy dotyczących wykonania urządzeń wodnych, zgodnie z zapisami art. 17 ust. 1 pkt 4 ustawy Prawo Wodne (t.j. Dz.U. 2024 poz. 1087) – nie jest wymagane uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego. Przedmiotowy obiekt mostowy powstał przed 01.01.1975r. i został zalegalizowany z mocy przepisu art. 133 ustawy z dnia 24 października 1974 r. Prawo wodne.

Fot. 1 – Widok początkowego odcinka drogi (od strony drogi wojewódzkiej), widoczny bruk kamienny zasypyany tłucznem.



Fot. 1 – Widok końcowego odcinka drogi, widoczna nawierzchnia betonowa wraz z krawężnikami, zasypane tłuczniem.



4.2 INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Zgodnie z zapisami Art. 34 pkt 3 Ustawy Prawo Budowlane (t.j. Dz.U. 2025 poz. 418) oraz par. 18 Rozporządzenia Ministra Rozwoju w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1679) obszar oddziaływania projektowanego obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany. Obszar oddziaływania obiektu został określony na podstawie niżej wymienionych przepisów prawa:

- Ustawa Prawo budowlane (t.j. Dz.U. 2025 poz. 418)
- Rozp. Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1225 wraz z późn. zm.)
- Rozp. Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518),

4.3 INNE LOKALNE UWARUNKOWANIA (ŚRODOWISKOWE I POZA-ŚRODOWISK.)

Niniejsza inwestycja nie kwalifikuje się jako przedsięwzięcie mogące zawsze ani potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko oraz nie wymaga oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska, raportu o oddziaływaniu na środowisko ani decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w myśl Rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839 wraz z późn. zm.). Obszar nie znajduje się w obszarze chronionego krajobrazu ani nie jest częścią żadnego innej formy ochrony przyrody w myśl Ustawy o ochronie przyrody. Projektowany obiekt nie będzie stwarzać zagrożenia dla środowiska, higieny i zdrowia jego użytkowników. Obszar podlegający opracowaniu nie znajduje się na obszarach obecnej lub dawnej eksploatacji górniczej. Obszar nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej, nie występują elementy wpisane do rejestru zabytków, natomiast układ ruralistyczny wsi Klenica wpisany jest do ewidencji zabytków.

Obszar inwestycji nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z Art. 50 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27.03.2003r. (Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717 wraz z późn. zm.) dla robót budowlanych przewidzianych do wykonania w ramach niniejszego zadania (niezaliczona do przedsięwzięć wymagających przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przebudowa drogi publicznej, niewymagająca pozwolenia na budowę, bez zmiany sposobu zagospodarowania terenu i użytkowania obiektu budowlanego, bez zmiany jego formy architektonicznej) – nie jest wymagane wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

4.4 WARUNKI GRUNTOWO-WODNE WRAZ Z OKREŚLENIEM KAT. GEOTECHN.

W ramach badań podłoża gruntowego wykonano 3 otwory badawcze do głębokości 2,0mp.p.t. W podłożu badanego terenu stwierdzono występowanie:

- Na powierzchni warstwy bruku kamiennego / betonu o grubości 0,15-0,20m
- Pod spodem warstwy nasypu niekontrolowanego o miąższości 0,30-1,90m.
- Pod spodem piasków średnich w stanie zagęszczonym do głębokości otworu – grunty nośne (lokalnie piasek gliniasty)
- Brak występowania wody gruntowej do głębokości otworów.

Na podstawie wykonanych badań można stwierdzić, iż w omawianym podłożu występują proste warunki gruntowe-wodne. Grunty występujące w podłożu (po jego ulepszeniu lub usunięciu warstw nienośnych) są gruntami budowlanymi i nadają się do bezpośredniego posadowienia obiektów. Grunty dobrze przepuszczalne (piasków średnie), warstwy litologicznie i genetycznie ciągłe. Kategoria geotechniczna obiektu – I. Kompletna opinia geotechniczna stanowi załącznik do dokumentacji.

4.5 ISTNIEJĄCE URZĄDZENIA OBCE I ZIELEŃ

Na terenie objętym inwestycją występuje następujące uzbrojenie podziemne: sieć wodociągowa, kanalizacji sanitarnej, kablowa i napowietrzna telekomunikacyjna i elektroenergetyczna niskiego napięcia. W obszarze opracowania nie występują inne obiekty budowlane poza wymienionymi powyżej sieciami uzbrojenia. Przedmiotowe sieci nie znajdują się w kolizji z zaplanowanymi do wykonania robotami budowlanymi, niemniej jednak podczas prowadzenia robót ziemnych w ich sąsiedztwie należy zachować szczególną ostrożność, a sieci kablowe zapobiegawczo należy zabezpieczyć rurami osłonowymi dwudzielnymi w śladzie nawierzchni twardych. W przypadku natrafienia na urządzenia obce w gruncie należy przerwać prace oraz skontaktować się z inspektorem nadzoru lub projektantem. Prace ziemne w miejscach zbliżeń i skrzyżowań z urządzeniami obcymi należy wykonać ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności. Nie przewidziano wycinki żadnych drzew.

4.6 DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWOPOŻAROWEJ

Przedmiotowa droga nie pełni funkcji drogi pożarowej, aczkolwiek może ją pełnić, stanowiąc jeden z możliwych dojazdów do posesji mieszkalnych i terenów znajdujących się przy drodze, albowiem w stanie projektowanym spełnia wszystkie wymagania stawiane przez przepisy w zakresie szerokości drogi, nośności, promieni skrętu etc. Realizacja inwestycji pozostanie bez żadnego wpływu na tematykę dotyczącą dróg przeciwpożarowych oraz zaopatrzenie w wodę do celów gaśniczych.

5. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Co do zasady w stanie projektowanym utrzymuje się istniejący układ funkcjonalny i przestrzenny obszaru podlegającego opracowaniu, bez zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego. Szerokość zasadnicza drogi gminnej wynosi 3,50m i 5,00m, zgodnie z planem sytuacyjnym. Nawierzchnie twarde z kostki betonowej obramowano krawężnikami 15x22cm i 15x30cm, posadowionymi na ławach betonowych z oporem z betonu C12/15. Połączenie jezdni drogi gminnej i wojewódzkiej płynne, bez uskoków i elementów ograniczających. Ruch pieszcy odbywać się będzie poboczem gruntowym o szer. 0,75m. Łuki skrętne w obrębie skrzyżowania zwykłego dwóch odcinków ul. Stawnej wyokrąglono promieniami $R=5-10m$, z jednostronnymi opaskami brukowanymi z kostki granitowej 16x16x16cm (fugi wypełnione zaprawą cementową), ułatwiającymi przejazd dla pojazdu miarodajnego – pojazdu komunalnego (PK – śmieciarka). Spadki poprzeczne jednostronne 2% i podłużne (0,30-1,61%) nawierzchni o wartościach gwarantujących sprawne odwodnienie konstrukcji nawierzchni jezdni, dopasowane do istniejącej infrastruktury. Odwodnienie nawierzchni twardych bez zmian w stosunku do stanu istniejącego, powierzchniowo w przyległe tereny zielone w granicy pasa drogowego. Przewidziano również regulację wysokościową istn. studzienek w śladzie proj. nawierzchni, lokalnie wycinkę zakrzewień oraz humusowanie z profilowaniem terenów zielonych przylegających do jezdni i pobocza. Na odcinku drogi o szer. 3,50m z uwagi na brak miejsca na wykonanie mijanki przewidziano w projekcie stałej organizacji ruchu wprowadzenie ruchu naprzemiennego, oznakowanego znakami D-5 i B-31. W obrębie płyty pomostu obiektu mostowego należy przewidzieć jedynie ułożenie kostki betonowej na podsypce, bez wykonywania warstw podbudowy.

a) Konstrukcja nawierzchni jezdni i zjazdów:

- 8cm – bet. kostka brukowa typu „Behaton”, kolor szary (czerwony na zjazdach)
- 4cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 20cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie
- 15cm – warstwa gruntu stab. cementem $R_m=5,0MPa$ z wytwórni
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe po korytowaniu

b) Konstrukcja nawierzchni opaski z kostki granitowej:

- 16cm – kostka granitowa łupana 15x17cm
- 15cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie
- 15cm – warstwa gruntu stab. cementem $R_m=5,0\text{MPa}$ z wytwórni
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe po korytowaniu

UWAGA: grubości wszystkich warstw podano po zagęszczeniu.

6. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA

Przyjęte w dokumentacji projektowej rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne nie będą mieć negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane, zgodnie z odrębnymi przepisami. Inwestycja nie będzie mieć wpływu na powierzchnię ziemi, drzewostan, wody powierzchniowe i podziemne, nie będzie pogarszać właściwości akustycznych, nie będzie emitować drgań, promieniowania, pola elektromagnetycznego ani innych zakłóceń, nie będzie emitować zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych. Nie będzie występować zapotrzebowanie w wodę ani konieczność odprowadzenia ścieków. Sposób oprowadzenia wód opadowych i roztopowych z powierzchni utwardzonych opisano powyżej. Przewidziano do zastosowania standardowe i powszechnie stosowane w budownictwie rozwiązania i materiały wysokiej jakości.

7. ZGODNOŚĆ Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI, STANDARDAMI I WYTYCZNYMI

Rozwiązania projektowe przyjęte w niniejszym opracowaniu są zgodnie z aktualnie obowiązującymi aktami prawnymi i normatywnymi – a także z wytycznymi, standardami i instrukcjami oraz opracowaniami rekomendowanymi przez Ministra Infrastruktury do stosowania przy projektowaniu, budowie i utrzymaniu elementów dróg publicznych i w zakresie bezpiecznej organizacji ruchu pieszego i rowerowego.

8. UWAGI KOŃCOWE

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy cały projekt wynieść w teren i sprawdzić zgodność rozwiązań projektowych z istniejącym stanem terenu i jego ukształtowaniem. W przypadku stwierdzenia różnic między stanem istniejącym a projektem należy przed rozpoczęciem robót skontaktować się z projektantem. Nie dopuszcza się dokonywania zmian w projekcie bez konsultacji z projektantem. Wszelkie roboty budowlano-montażowe należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz stosować się do przepisów BHP. Zakazuje się stosowania materiałów nieznanego pochodzenia. Nie zachodzi potrzeba wejścia w grunty obce, roboty zostaną zrealizowane w obrębie oznaczonych w projekcie działek.

INFORMACJA DOTYCZĄCA BUDOWY KANAŁU TECHNOLOGICZNEGO – Zgodnie z zapisami Art. 39 ust. 6ba pkt. 4a i 4b Ustawy o drogach publicznych. (t.j. Dz.U. 2024 poz. 320) odstąpiono od lokalizacji kanału technologicznego w pasie drogowym na podstawie przywołanych przesłanek – przebudowywany odcinek drogi (w obrębie skrzyżowania) jest krótszy niż 1000m, projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron i w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego kanału technologicznego zgodnie z uchwałą budżetową jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnią prognozą finansową jednostki samorządu terytorialnego, programem wieloletnim wydanym na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych lub planami, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2.