

OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH
(załącznik do zgłoszenia)

DOTYCZY PROJEKTU: Przebudowa wewnętrznej drogi gminnej w km 0+000-0+085 na
dz. ewid. nr 256/2 w msc. Grudna Górna

ADRES INWESTYCJI: dz. ewid. nr 256/2 w msc. Grudna Górna

INWESTOR: Gmina Brzostek

BRANŻA **DROGOWA**

Opracował: mgr inż. Marek Drechny

lipiec 2026

Zawartość opracowania

CZĘŚĆ OPISOWA

I.

1.	Przedmiot opracowania.....	4
2.	Projekt opracowano na podstawie.....	4
3.	Zakres opracowania.....	4
4.	Cel opracowania.....	4
6.	Rozwiązania projektowe.....	5
7.	Ochrona rejestrem zabytków i planem przestrzennym zagospodarowania.....	7
8.	Budowa kanału technologicznego.....	8
9.	Wpływ inwestycji na środowisko.....	8
10.	Wpływ eksploatacji górniczej.....	8
11.	Warunki techniczne i uzgodnienia.....	8
12.	Organizacja ruchu.....	8
13.	Podstawowe informacje o sposobie realizacji przebudowy.....	8

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Nr rysunku	Nazwa rysunku	skala
1	Plan sytuacyjny/Plan orientacyjny	1:1000/1:25000
2	Przekroje typowe	1:50

III. DOKUMENTY FORMALNO PRAWNE

Oświadczenia

I. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa odcinka wewnętrznej drogi gminnej w km 0+000-0+085. Inwestycja w całości zlokalizowana jest na obszarze województwa podkarpackiego, w powiecie dębickim, na terenie gminy Brzostek na działce drogowej nr ewid.: 256/2 w msc. Grudna Górna.

2. PROJEKT OPRACOWANO NA PODSTAWIE

2.1. Dokumenty formalne:

- mapa zasadnicza w skali 1:1000,
- Ustawa z dnia 07 lipca 1994r. „Prawo Budowlane” (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518)

2.2. Normy

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518)
- „Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych”. IBDiM Warszawa, Warszawa 2001 [4]
- „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”. IBDiM Warszawa, Warszawa 1997 [5]
- „Wytyczne Projektowania Dróg VI i VII klasy technicznej WPD-3”. TRANSPROJEKT-WARSZAWA, Warszawa 1995 [6]
- „Katalog powtarzalnych elementów drogowych”. TRANSPROJEKT-WARSZAWA, Warszawa 1979 i 1982 [7]Rzeszów 2009

3. ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje przebudowę odcinka wewnętrznej drogi gminnej, zlokalizowanej w miejscowości Grudna Górna znajdującego się w administrowaniu Gminy Brzostek. Dokładną jego lokalizację pokazano w części graficznej projektu na rysunku nr 1 Plan Sytuacyjny/Plan Orientacyjny.

4. CEL OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest dokumentacja techniczna przebudowy odcinka wewnętrznej drogi gminnej w km 0+000-0+085 zlokalizowanej m. w Grudna Górna, na terenie gminy Brzostek; w zakresie pozwalającym na dokonanie zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę, której celem jest określenie szczegółowego sposobu i zakresu wykonania przebudowy drogi przez:

- ustalenie przebiegu projektowanej jezdni bitumicznej i poboczy z kruszywa w planie (plan sytuacyjny w granicach działek drogowych nr ewid.: 256/2)
- ustalenie technologii przebudowy nawierzchni drogi (ustalenie konstrukcji nawierzchni jezdni),
- ustalenie sposobu odwodnienia korpusu drogowego,
- ustalenie sposobu i zakresu przebudowy korony drogi
- określenie ilości robót do wykonania (sporządzenie przedmiaru robót).

Przebudowany odcinek drogi nie wykracza poza granice działki drogowej nr ewid.: 256/2. Dotyczy to przede wszystkim zaprojektowania przebudowy korony drogi. Na całej długości przedmiotowego odcinka oś drogi w miarę dostępności terenowej poprowadzono po istniejącej osi z myślą o wykorzystaniu istniejącej nawierzchni i korpusu drogowego..

5. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Droga na omawianym odcinku posiada następujące parametry:

- droga wewnętrzna niepubliczna
- nawierzchnia jezdni z mieszanki kruszywa
- droga posiada na całym odcinku przekrój szlakowy(jezdnie z poboczami gruntowymi),
- szerokość jezdni -3,0 m
- pobocze gruntowe
- odwodnienie powierzchniowe na odcinku szlakowym w granicach działki drogowej nr ewid.: 256/2,
- korona drogi ma szerokość zmiennej~4,0 m.

5.1. Nawierzchnia

Droga gminna na przedmiotowym odcinku w km 0+000-0+085, posiada nawierzchnię nieulepszoną z mieszanki kruszywa w złym stanie technicznym z licznymi ubytkami w konstrukcji nawierzchni po naprawach miejscowych, które to sprawiają znaczne utrudnienia w ruchu kołowym. Nawierzchnia wykazuje lokalnie utratę nośności objawiającą się przełomami, wybojami oraz brakiem właściwego profilu poprzecznego i podłużnego, co utrudnia odwodnienie korony drogi. Przebieg jezdni jest nieuporządkowany i wymaga wyznaczenia odcinków prostych i wpisania w ich załamanie łuków kołowych.

5.2. Odwodnienie

Odwodnienie drogi na odcinku o przekroju szlakowym następuje przy pomocy spadków poprzecznych i podłużnych jezdni oraz infiltracji wgłębnej w granicach działki drogowej nr ewid.: 256/2 do istniejących rowów przydrożnych.

5.3. Pobocza

Omawiany odcinek drogi ma mało wyraźne nieutwardzone pobocza z nawierzchni gruntowej o mocno zdeformowanej powierzchni, posiadające liczne zaniżenia, jak i zawyżenia, które uniemożliwiają odprowadzenie wód opadowych.

5.4. Zjazdy

Na analizowanym odcinku drogi gminnej nie występują zjazdy.

6. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

6.1. Funkcja drogi

Przebudowywany odcinek drogi pełni funkcje drogi ogólnodostępnej dla położonych wzdłuż jej trasy zabudowań. Przebudowywany obiekt to droga gminna wewnętrzna. Funkcja drogi polega na obsłudze komunikacyjnej leżących wzdłuż drogi posesji oraz doprowadzenia ruchu lokalnego do drogi gminnej relacji Grudna Górna-Kujawy

6.2. Charakterystyczne parametry techniczne

Przedmiotowy odcinek drogi zaprojektowano w oparciu o następujące parametry techniczne:

- Droga wewnętrzna
- droga jednojezdniowa, jednopasowa o przekroju drogowym szlakowym,
- prędkość do projektowania-30km/h
- szerokość podstawowa jezdni-3,0m,

- obustronne pobocza szerokości zmiennej-0,5m,
- pochylenie poprzeczne jezdni na odcinku prostym: daszkowy ze spadkiem równym 2%, dostosowanym do stanu istniejącego,
- pochylenie podłużne jezdni 1,5% dostosowane do stanu istniejącego,
- pochylenie skarp do terenu: 1:1,5 – zgodnie z stanem istniejącym.
- długość przebudowanego odcinka- 85,0m,
- Przejezdnosc dla pojazdu normatywnego pojazd samochod osobowy zachowana

6.3. Zakres przebudowy drogi

Technologia robót obejmuje przebudowę konstrukcji nawierzchni drogi poprzez:

- wykonanie pakietu warstw z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej(warstwy profilowej i ścieralnej),
- wykonanie podbudowy zasadniczej i pomocniczej
- utwardzenie poboczy kruszywem,
- korektę przekroju poprzecznego,
- korektę przekroju podłużnego na prostej,

6.4. . Rozwiązanie sytuacyjne

Całość przebudowywanego zakresu wyznaczono w oparciu o istniejącą oś w istniejącym śladzie drogi, w granicach działki drogowej nr ewid.: 256/2 w taki sposób aby przebudowywany odcinek sytuacyjnie pokrywał się z istniejącym przebiegiem drogi w mirę dostępności terenu. Z uwagi na zniszczoną pozałamywaną i nieregularną krawędź jezdni zaplanowano jej regulację i odtworzenie tak aby uzyskać optycznie równy odcinek o jednolitej szerokości. Szerokość przebudowywanej korony drogi pozostaje zgodna z stanem istniejącym tj. 4,0m (w tym jezdni 3,0m oraz obustronne pobocza szerokości zmiennej tj. 0,5m, o jednostronnym spadku, dopasowanym do stanu istniejącego. Za poboczami przewiduje się wyprofilowanie istniejących skarp do terenu. Parametry geometryczne przebudowywanego układu podano w części graficznej. Planie sytuacyjnym rysunek 1

6.5. Rozwiązania wysokościowe-profil podłużny, profil poprzeczny

Niweletę przebudowywanego odcinka należy dostosować do istniejącego przebiegu profilu drogowego z uwzględnieniem włączenia do stanu istniejącego (początek i koniec odcinka), mając na uwadze sprawne odprowadzenie wody opadowej. Spadki podłużne należy prowadzić z ścisłym nawiązaniem do stanu istniejącego oraz ukształtowania przyległego terenu. Nie dopuszcza się prowadzenia niwelety w taki sposób aby powstały zastoiska wodne.

Jako przekrój typowy (podstawowy) na przebudowywanym odcinku drogi gminnej, przyjęto przekrój drogowy szlakowy, gdzie jezdni ma szerokość 3,0m z ścisłym nawiązaniem do stanu istniejącego. Przy krawędziach jezdni zaprojektowano pobocza szer. zmiennej tj. 0,5m. Spadek poprzeczny przebudowywanej jezdni na odcinku prostym przyjęto jako równy 2,0% (przekrój daszkowy) skierowany do krawędzi drogi. Rozwiązania szczegółowe zostały przedstawione w części graficznej projektu. Na długości objętej robotami nie przewiduje się podniesienia niwelety.

Szczegółowe rozwiązania wysokościowe w przekroju poprzecznym przedstawiono w części graficznej na rysunku nr 2-Przekroje poprzeczne

6.6. Konstrukcja nawierzchni

W oparciu o RMTGIMz dnia 23 grudnia 2015 r oraz przyjętą grupę nośności podłoża na przebudowywanym odcinku i obliczeń opartych na informacji od Inwestora o istniejącym i przewidywanym ruchu ciężkich pojazdów na przebudowywanym odcinku, konstrukcję nawierzchni obliczono w oparciu o mechanistyczne metody projektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

- **konstrukcja nawierzchni jezdni w km 0+000-0+085**

<i>Rodzaj materiału</i>	<i>warstwa</i>	<i>Grubość [cm]</i>
Mieszanka mineralno-asfaltowa bitumiczna AC11S	Ścieralna	4,0
Mieszanka mineralno-asfaltowa bitumiczna AC16W	wiążąca	5,0
Mieszanka kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm	Podbudowa zasadnicza	10,0
Warstwa mieszanki kruszywa, związanej spoiwem hydraulicznym C/1,5/2 < 4,0MPa z dowozu	Podbudowa pomocnicza	25,0
Razem		44,0

6.7. Odwodnienia jezdni drogi

Sposób odwodnienia przedmiotowego odcinka drogi gminnej odbywał się będzie zgodnie z stanem istniejącym. Odprowadzenie wody opadowej z jezdni drogi oraz poboczy realizowane będzie przez ukształtowanie spadków podłużnych i poprzecznych bezpośrednio w granicach działki drogowych nr ewid.: 256/2. Istniejące skarpy będą obsiane mieszanką traw, która zapewni naturalny system podczyszczania wód opadowych. Wody te spływające z powierzchni jezdni i poboczy będą wprowadzone bezpośrednio do ziemi – zgodnie z stanem istniejącym w granicach działki drogowej nr ewid.: 256/2. Ponadto mając na uwadze ograniczenie spływu wód opadowych i roztopowych z jezdni na działki przyległe zaprojektowano konstrukcje poboczy z mieszanki kruszyw jako przepuszczalną tj. pozwalającą na infiltrację grawitacyjną przemieszczanie wód opadowych i roztopowych do istniejących rowów. Sposób, forma odwodnienia jak i ilości wód opadowych odprowadzanych nie ulegnie zmianie. Stosunki wodne i uwarunkowania terenowe (spadki podłużne i poprzeczne, rzędne wysokościowe) oraz układ nachyleń i przebieg naturalnych granic rzeźby terenu nie ulegnie zaburzeniu. Sposób i forma odwodnienia nie ulegnie zmianie.

6.8. Pobocza

Na całej długości przedmiotowego odcinka drogi po stronie lewej i prawej zaprojektowano wykonanie umocnionych poboczy mieszanką kruszywa na szerokościach po 50 cm od krawędzi jezdni, na pozostałej szerokości poboczy w ramach dostępności terenu w granicach korony (opaska) ziemna 25 cm przewidziano również plantowanie i formowanie (uzupełnienie) gruntem.

- **konstrukcja nawierzchni poboczy km 0+000-0+085**

<i>Rodzaj materiału</i>	<i>warstwa</i>	<i>Grubość [cm]</i>
Mieszanka kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5mm	nawierzchnia	9,0
Razem		9,0

7. OCHRONA REJESTREM ZABYTKÓW I PLANEM PRZESTRZENNYM ZAGOSPODAROWANIA

Teren, na którym projektuje się przedmiotową inwestycję nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Na terenie planowanego przedsięwzięcia oraz w jego otoczeniu nie występują zabytki kultury i pomniki przyrody będące pod prawną ochroną konserwatorską, oraz obszar nie jest wpisany do gminnej ewidencji zabytków.

8. BUDOWA KANAŁU TECHNOLOGICZNEGO

Na podstawie Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2022r. w sprawie obowiązku usytuowania kanału technologicznego w pasie drogi publicznej art. 39 ustęp 6b punkt 4 zarządca drogi jest zwolniony z budowy kanału technologicznego z uwagi na to że odcinek przebudowy nie przekracza 1000m oraz projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron a także 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,

9. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Inwestycja nie stwarza pogorszenia stanu środowiska, zdrowia użytkowników i jego otoczenia w związku z powyższym nie można zakwalifikować jej do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko lub przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w myśl Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r. poz. 1839). Inwestycja będzie miała wpływu na środowisko w jej bezpośrednim sąsiedztwie, nie spowoduje wzrostu poziomu hałasu, wibracji, wzrostu ilości odpadów i ich rodzaju oraz ilości zanieczyszczeń gazowych, pyłowych, płynnych itp. Podczas realizacji robót możliwy jest wzrost hałasu, wibracji, odpadów oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, jednakże będzie to miało charakter krótkotrwały i odwracalny.

Realizacja inwestycji nie spowoduje emisji zakłóceń elektromagnetycznych ani promieniowania szkodliwego dla ludzi i zwierząt. Nie przewiduje się wycinki drzew jedynie usunięcie zakrzaczeń i zarośli znajdujących się w skrajni pasa drogowego.

10. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Na przedmiotowe działki i teren inwestycji nie wpływa eksploatacja górnicza – teren zamierzenia budowlanego znajduje się poza granicami terenu górniczego.

11. WARUNKI TECHNICZNE I UZGODNIENIA

Na przedmiotowym odcinku drogi, zarówno w pasie, jak i poza pasem drogowym nie występują urządzenia uzbrojenia terenu.

12. ORGANIZACJA RUCHU

- Projekt organizacji ruchu na czas robót – opracować przed przystąpieniem do robót i zatwierdzić we właściwym organie zarządzającym ruchem,
- Projekt stałej organizacji ruchu nie jest wymagany z uwagi iż rozwiązania projektowe nie przewidują nowych elementów wymagających korekty oznakowania pionowego lub poziomego, przewiduje się wyłącznie wymianę istniejących tablic i słupów oznakowania w istniejącej lokalizacji.

13. PODSTAWOWE INFORMACJE O SPOSOBIE REALIZACJI PRZEBUDOWY

13.1. Etapowanie robót

Przewiduje się jednoetapowe wykonanie przebudowy na odcinku objętym inwestycją.

13.2. Zapewnienie ciągłości ruchu

Na czas realizacji przebudowy należy zapewnić ciągłość ruchu na podstawie opracowanego i zatwierdzonego przez odpowiednie organy projektu organizacji ruchu na czas robót.

13.3. Metody realizacji

- **Przebudowa urządzeń obcych**

W ramach inwestycji nie występuje przebudowa urządzeń obcych

- **Roboty ziemne**

Zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej humusu gr. 10cm (na poboczach) i jej magazynowanie w celu późniejszego wbudowania, plantowanie poboczy z gruntu oraz skarp.

- **Roboty nawierzchniowe**

Roboty nawierzchniowe należy wykonywać w okresie sprzyjających warunków atmosferycznych przy użyciu odpowiedniego sprzętu dostosowanego do przyjętej technologii

13.4. Technologia wykonania robót, wymagania i odbiory

Wymagania techniczne przy wykonywaniu robót i ich odbiorach wg obowiązujących norm i przepisów oraz Specyfikacji Technicznych.

13.5. Urządzenia sygnalizacyjne i zabezpieczające oraz przepisy BHP

Na czas prowadzenia robót należy oznakować i zabezpieczyć teren budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami drogowymi w tej sprawie. Organizacja robót – praca ludzi, sprzętu i rozładunek materiałów musi zapewnić wykonywanie robót bez zbędnego zajmowania jezdni drogi. Robotnicy pracujący na budowie winni posiadać przeszkolenie ogólne w zakresie BHP oraz szczegółowe przeszkolenie na stanowisku roboczym.

13.6. Uwagi końcowe

Wszelkie roboty opisane w niniejszym opisie technicznym należy wykonać ściśle wg technologii podanych w odpowiednich Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych. Zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym, wszelkie odstępstwa od rozwiązań przedstawionych w niniejszym projekcie wymagają zgody projektanta.

Opracował:

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

III. DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE