

DOKUMENTACJA PROJEKTOWA DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH

**Przebudowa zjazdu zwykłego z drogi wojewódzkiej nr 313
(dz. ew. nr 1310, 1311) na dz. ew. leśną nr 144/1 i 121/1.**

ADRES: Województwo: Lubuskie
 Powiat: Zielonogórski
 Gmina: Babimost
 Jednostka ewid.: 080901_5 Babimost
 Obręby ewid.: 0005 Nowe Kramsko
 Nr. dz. ewid.: 1310, 1311

INWESTOR: Skarb Państwa - Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe,
 Nadleśnictwo Babimost
 ul. Leśna 17, 66-110 Babimost

BRANŻA: Drogowa

KAT. OBIEKTU: IV (zjazd)

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			
Funkcja:	Imię i nazwisko:	Uprawnienia:	Data i podpis:
Projektant:	mgr inż. Bartosz Nowak	LBS/0079/PBD/16 do proj. bez ogr. w spec. drog.	10.2024

Zielona Góra, październik 2024

SPIS ZAWARTOŚCI DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

1. STRONA TYTUŁOWA	1
2. SPIS ZAWARTOŚCI.....	2
3. CZĘŚĆ OPISOWA	3-6
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.....	5
6. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA	5
7. ZGODNOŚĆ Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI, STANDARDAMI I WYTYCZNYMI	6
8. UWAGI KOŃCOWE	6
9. INFORMACJA DOTYCZĄCA BUDOWY KANAŁU TECHNOLOGICZNEGO.....	6
10. INFORMACJA DOTYCZĄCA AUDYTU BRD	6
4. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	7-10
RYS. 1 – PLAN SYTUACYJNY, SKALA 1:500	7
RYS. 2 – PRZEKROJE NORMALNE	8
RYS. 3 – WARUNKI WIDOCZNOŚCI.....	9
RYS. 4 – WARUNKI PRZEJEZDNOŚCI, SKALA 1:500	10

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Zlecenie od Inwestora na wykonanie dokumentacji projektowej związanej z przebudową zjazdu zwykłego z drogi wojewódzkiej nr 313 (dz. ew. nr 1310, 1311) na dz. ew. leśną nr 144/1 i 121/1.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

Przy sporządzaniu dokumentacji uwzględniono wymagania określone w poniższych dokumentach:

- [1] Ustawa Prawo budowlane (t.j. Dz.U. 2024 poz. 725)
- [2] Ustawa o drogach publicznych (t.j. Dz.U. 2024 poz. 320)
- [3] Ustawa Prawo wodne (t.j. Dz.U. 2024 poz. 1087)
- [4] Ustawa Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. 2024 poz. 1320)
- [5] Rozp. Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518),
- [6] Rozp. Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. (Dz.U.2003 nr 120 poz. 1126)
- [7] 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)
- [8] 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)
- [9] Rozp. Ministra Rozwoju w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1679)
- [10] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (t.j. Dz.U. 2023 poz. 822)
- [11] Zarządzenie Nr 16 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z dnia 19.03.2014r. w sprawie wprowadzenia „Wytocznych prowadzenia robót drogowych w PGL LP”.
- [12] Poradnik w sprawie realizacji robót i utrzymania obiektów budowlanych w Państwowych Gospodarstwie Leśnym Lasy Państwowe z 2023r.
- [13] Pozostałe obowiązujące akty prawne i normatywne.
- [14] Wizje lokalne w terenie, dokumentacje archiwalne, konsultacje, opinie i uzgodnienia.
- [15] Aktualna mapa do celów projektowych
- [16] Decyzja nr WUZ.410.163.2024 wydana w dniu 23.09.2024 r. przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, zezwalająca na przebudowę zjazdu zwykłego.

3. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa związana z przebudową zjazdu zwykłego z drogi wojewódzkiej nr 313 (dz. ew. nr 1310, 1311) na dz. ew. leśną nr 144/1 i 121/1. Celem opracowania jest zapewnienie bezpiecznego i komfortowego połączenia nieruchomości leśnej z drogą publiczną. Realizacja podniesie komfort i poziom bezpieczeństwa dla użytkowników drogi woj. i leśnego dojazdu pożarowego.

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

4.1 LOKALIZACJA INWESTYCJI

Inwestorem przedmiotowego jest zadania jest Skarb Państwa – Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, Nadleśnictwo Babimost. Zakres robót związanych z przebudową zjazdu obejmuje pas drogi wojewódzkiej na dz. ew. nr 1310 i 1311 (obręb 0005 Nowe Kramsko).

Droga wojewódzka nr 313 jest drogą o znaczeniu regionalnym, o długości ok. 22 km, łączącą Babimost z Kargową i Klenicą w gminie Bojadła. Jest to droga klasy G posiadająca jedną jezdnię o nawierzchni bitumicznej i dwóch pasach ruchu – po jednym dla każdego kierunku. Na obszarze podlegającym opracowaniu szerokość bitumicznej jezdni wynosi ok. 6,00m, z obustronnymi pobocznymi gruntowymi. Występują zjazdy zwykłe do terenów leśnych, droga nie posiada sieci oświetlenia ulicznego, odwodnienie powierzchniowe do rowów oraz w przyległe tereny zielone w granicy pasa drogowego. Według wyników Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2020/2021, natężenie SDRR wynosi 1543 pojazdów silnikowych na dobę (wynik średni-niższy w skali województwa), z udziałem pojazdów ciężarowych, autobusów oraz ciągników rolniczych w strukturze rodzajowej ruchu wynoszącej ok. 7,5%. Stan nawierzchni jezdni drogi wojewódzkiej i jej poszczególnych elementów określono jako bardzo dobry. Szerokość pasa drogowego drogi wojewódzkiej wynosi ok. 15,00m. 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.

Projektowany zjazd znajduje się w kilometrze 4+568. Zjazd zlokalizowany jest poza obszarem zabudowanym pomiędzy osadami Linie i Leśniki. W obrębie proj. zjazdu zapewnione są pełne warunki widoczności. Istniejący zjazd podlegający przebudowie prowadzi do gruntów leśnych – jest to dojazd pożarowy nr 14. Użytkownikami drogi leśnej są przede wszystkim pojazdy służb leśnych (pojazdy osobowe), a także sporadycznie pojazdy ciężarowe pracujące przy wycince drzew lub pojazdy gaśnicze. Natężenie ruchu na zjeździe jest skrajnie niskie, rzędu kilku przejazdów w miesiącu.

4.2 INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Zgodnie z zapisami Art. 34 pkt 3 Ustawy Prawo Budowlane (t.j. Dz.U. 2024 poz. 725) 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. 2024 poz. 725),
- Rozp. Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1225)
- 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.)

Obszar podlegający opracowaniu nie znajduje się w na obszarach obecnej lub dawnej eksploatacji górniczej. W obszarze opracowania nie występują elementy wpisane do rejestru ani ewidencji zabytków. Inwestycja zlokalizowana jest na gruntach o jednoznacznie uregulowanym stanie prawnym. Obszar podlegający opracowaniu nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. 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. Obszar inwestycji nie znajduje się w obrębie żadnej formy ochrony przyrody (nie jest nią objęty), w myśl Ustawy o ochronie przyrody. Projektowany obiekt nie będzie stwarzać zagrożenia dla środowiska, higieny i zdrowia jego użytkowników.

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

Dla potrzeb analizy warunków gruntowo-wodnych dla poniższego opracowania, została wykonana płytka odkrywka w jednej lokalizacji w terenie w śladzie projektowanego zjazdu w obrębie terenów zielonych. Stwierdzono obecność gruntu organicznego na grubości ok. 20cm, położonego na warstwie piasków średnich do głębokości min. 80cm, w związku z czym podłoże zakwalifikowano jako G1. Nie zaobserwowano wody gruntowej do głębokości odkrywki. Na podstawie wykonanych badań można stwierdzić, iż w omawianym podłożu występują proste warunki gruntowe-wodne. Grunty występujące w podłożu są gruntami budowlanymi i nadają się do bezpośredniego posadowienia obiektów po usunięciu warstw nienośnych lub ich ulepszeniu. Grunty dobrze przepuszczalne (piaski). Przyjęto kategorię geotechniczną obiektu jako „I”.

4.5 ISTNIEJĄCE URZĄDZENIA OBCE ORAZ ZIELEŃ

Na terenie objętym robotami budowlanymi nie występuje uzbrojenie podziemne ani nadziemne. W obszarze opracowania nie stwierdzono konieczności wycinki żadnych drzew. 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.

4.6 DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ

Przedmiotowa droga leśna (do której prowadzi zjazd) stanowi dojazd pożarowy nr 14 dla gruntów leśnych. Droga wojewódzka może pełnić funkcję drogi pożarowej. Spełnione są wszystkie warunki związane z tym aspektem (nośność, szerokość, promień skrętu etc.). W ramach niniejszego opracowania nie przewiduje się dalszego rozwinięcia tej tematyki. Realizacja zadania pozostanie bez żadnego wpływu na tematykę dotyczącą dróg pożarowych oraz zaopatrzenie w wodę do celów gaśniczych (bez zasadniczych zmian w stosunku do stanu istniejącego).

5. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Parametry techniczne – droga wojewódzka – publiczna kl. G, KR 4, obc. 115kN/oś, przekrój 1/2 dwukierunkowy, $V_{dop}=90\text{km/h}$. Jako pojazd miarodajny na zjeździe zwykłym typu E określono pojazd osobowy, dostosowując równocześnie parametry do przejazdu samochodów ciężarowych, zgodnie z WR-D-33.

Co do zasady w stanie projektowanym utrzymuje się istniejący układ funkcjonalny i przestrzenny obszaru podlegającego opracowaniu, bez zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego.

Projektuje się przebudowę zjazdu zwykłego o nawierzchni z kostki bet. szarej na podbudowie z kruszywa łamanego 0/31,5 stab. mech. gr. 20cm, obramowanej krawężnikiem bet. najazdowym 15x22cm, ułożonym na ławie bet. z oporem C12/15. Długość zjazdu w pasie działki drogowej w osi wynosi ok. 2,70-3,70m. Szerokość zjazdu na granicy pasa drogowego wynosi ok. 12,50m z poboczeniami obustronnymi umocnionymi kruszywem łamanym gr. 15cm o szer. zmiennej w zakresie 0,50-1,25m. Łuki zjazdu wyokrąglone promieniami $R=8\text{m}$, w celu osiągnięcia wymaganych warunków przejezdności zastosowano również brukowane opaski z kostki granitowej o wymiarach ok. 16x16x16cm, wyokrąglone promieniami $R=11\text{m}$ i $R=12\text{m}$. Przekrój poprzeczny oraz podłużny zjazdu (spadki) dostosowany do niwelety istniejącej jezdni oraz przyległego terenu. Podejście do drogi wojewódzkiej pod kątem 90° . Na połączeniu z drogą wojewódzką zaprojektowano krawężnik najazdowy ustawiony na ławie betonowej C12/15 z oporem, wyniesiony 3cm ponad poziom jezdni. Nie przewiduje się ingerencji w istniejącą nawierzchnię bitumiczną jezdni drogi wojewódzkiej.

Wody opadowe z budowanego zjazdu zostaną odprowadzone przy pomocy spadków poprzecznych i podłużnych w przyległe tereny zielone w granicy pasa drogowego. Zjazd zostanie zabezpieczony przed spływem wody na jezdnię drogi powiatowej oraz odwrotnie (na działkę leśną) poprzez właściwie ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych oraz wyniesienia krawężników.

Na zaprojektowanym odcinku drogi oraz na zjazdach zachowane są pełne warunki widoczności oraz skrajni poziomej i pionowej. W trójkątach widoczności nie znajdują się obiekty mogące ograniczać widoczność. W myśl przepisów nie są przeszkodami ograniczającymi widoczność poruszające się pojazdy, piesi i inne osoby znajdujące się na drodze, pnie pojedynczych drzew, podpory znaków drogowych oraz pojedynczo ustawione słupy oświetleniowe. Dla pojazdu miarodajnego osiągnięto pełne warunki komfortowego przejazdu, bez utrudnień dla innych pojazdów (ruch dwukierunkowy na zjeździe, wraz z odstępem bezpieczeństwa 0,50m).

Istniejącą nawierzchnię bitumiczną zjazdu należy w całości rozebrać, pozostałości po niej wywieźć z placu budowy i zutylizować zgodnie z przepisami odrębnymi.

Pod zjazdem należy wykonać przebudowę rowu polegającą na zabudowie przepustu rurowego o długości 28m. Przepust należy wykonać z rury dwuściennej karbowanej (karb spiralny/pierścieniowy) z polietylenu o dużej gęstości (HDPE) o średnicy wewnętrznej DN400mm i sztywności obwodowej SN8 (8 kN/m²). Końce należy ściąć po kątem zgodnie z częścią rysunkową. Minimalna wysokość naziomu (od góry rury do góry nawierzchni) wynosi 0,50m dla danego typu i średnicy rury. Spadek podłużny dna przepustu min. $\sim 0,5\%$, przepust ułożony centralnie w osi istn. rowu. Prace prowadzić w suchym rowie (w porze suchej przy niskim poziomie wód gruntowych). Aby zapewnić właściwą pracę rury podatnej (współpracę z gruntem), należy spełnić szereg warunków związanych z przygotowaniem podłoża, wykonaniem fundamentu kruszywowego oraz zasypki rury. Od jakości wykonania tych robót zależy prawidłowość pracy wykonanego obiektu i okres jego użytkowania. Informacje technologiczne podano na rysunku. Dla zakresu związanego z budową przepustu wymagane było zgłoszenie wodnoprawnego (*„przebudowa lub odbudowa urządzeń odwadniających zlokalizowanych w pasie drogowym dróg publicznych, obszarze kolejowym, na lotniskach lub lądowiskach”*). W załączeniu do dokumentacji przedłożone zostało zaświadczenie o braku sprzeciwu do dokonanego zgłoszenia.

Dodatkowo przewidziano umocnienie skarp i dna rowu w obrębie wlotu i wylotu przepustu brukowcem nieforemnym 15/17cm na zaprawie cementowej / chudym betonie, a także oczyszczenie dna rowów i skarp z namułu gr. ok. 20cm oraz karczowanie zarośli po ok. 10m w obie strony od przepustu.

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 pasa drogowego drogi wojewódzkiej.

9. INFORMACJA DOTYCZĄCA BUDOWY KANAŁU TECHNOLOGICZNEGO

Przedmiotowa inwestycja nie stanowi budowy ani przebudowy drogi publicznej, w związku z czym zapisy Ustawy [2] Art. 39 pkt 6-6e dotyczące lokalizacji kanałów technologicznych nie dotyczą przedmiotowej inwestycji. Nie przewiduje się więc budowy kanału technologicznego.

10. INFORMACJA DOTYCZĄCA AUDYTU BRD

Zgodnie z zapisami Art. 24ga Ustawy [2] przepisów rozdziału dotyczącego audytów BRD nie stosuje się w przypadku przedmiotowej inwestycji, ponieważ przedmioty odcinek drogi nie spełnia łącznie wszystkich przesłanek przywołanych w pkt. 1 ustęp 4) przedmiotowego Art. 24ga, a mianowicie – analizowany odcinek drogi wojewódzkiej zapewnia dostęp do nieruchomości przyległych za pośrednictwem zjazdów. W związku z tym nie wykonano audytu BRD.