



**ZPI „LAZAR”**

ZPI „LAZAR” Adam Łazarski 18-400 Łomża, ul. Kierzkowa 118A,  
kom. 607913126, email: [adamlazarski@wp.pl](mailto:adamlazarski@wp.pl)  
NIP: 718-111-06-86 REGON: 200147783

## **PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY**

**OBIEKT:** „Przebudowa drogi gminnej nr 129056B we wsi Chmielewo na odcinku od km 0+270,00 do km 0+365,90”

*Odcinek o długości 95,90 m*

**Kategoria:** *IV - elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy, XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe, XXVIII – przepusty,*

**Działki Nr:**

w obrębie Chmielewo 200704\_5 0001:

- działki istniejącego pasa drogowego drogi gminnej: 497/5, 498;
- działki istniejącego pasa drogowego drogi wojewódzkiej: 497/6;
- części działek do podziału w celu wydzielenia gruntów niezbędnych pod wykonanie drogi gminnej - nr 160, 161, 471, 244, 167/1, 191, 192, 193,

**Obiekt:** droga gminna nr 129 056 B

**Adres:** Chmielewo, gmina Nowogród, powiat łomżyński

**Inwestor:** Gmina Nowogród  
ul. Łomżyńska 41, 18-414 Nowogród

**BRANŻA DROGOWA:**

Projektant      mgr inż. Adam Łazarski

UAN 7342-38/92

Specjalność: konstrukcyjno – inżynierska  
Zakres: drogi

18 grudnia 2023 r.

**SPIS TREŚCI**  
**do projektu architektoniczno – budowlanego**  
„Przebudowa z rozbudową drogi gminnej nr 129056B we wsi Chmielewo na odcinku  
od km 0+270,00 do km 0+365,90”

**CZĘŚĆ OPISOWA**

1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego będącego przedmiotem zamierzenia budowlanego – str. **2**,
2. Zamierzony sposób użytkowania oraz program użytkowy obiektu budowlanego – str. **2**,
3. Układ przestrzenny oraz forma architektoniczna obiektu budowlanego – str. **2**,
4. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego – str. **3**,
5. Opinia geotechniczna – str. **3**,
6. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie – str. **3**,
7. Informacja o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano – instalacyjnego zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem – str. **5**,
8. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, stosownie do zakresu projektu – str. **8**.

**DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU**

1. Oświadczenia projektantów o opracowaniu projektu – str. **10**

**CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 1. Profil podłużny – rys. 3                              | skala 1: 50/500 |
| 2. Przekroje normalne i szczegóły konstrukcyjne – rys. 4 | skala 1: 50     |
| 3. Przepust w km 0+296,97 – rys. 5                       | skala 1: 50     |
| 4. Zjazdy – rys. 6                                       | skala 1: 50     |

## OPIS TECHNICZNY

do projektu architektoniczno – budowlanego  
„Przebudowa z rozbudową drogi gminnej nr 129056B we wsi Chmielewo na odcinku od km  
0+270,00 do km 0+365,90”

### 1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego będącego przedmiotem zamierzenia budowlanego:

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest przebudowa drogi gminnej na odcinku długości 95,90 m - **Kategoria: XXV** wraz przebudową zjazdów na przyległe posesje - **Kategoria: IV** oraz przebudową przepustu pod koroną drogi – **Kategoria: XXVIII**

### 2. Zamierzony sposób użytkowania oraz program użytkowy obiektu budowlanego:

Uwzględniając dane zawarte w części opisowej do projektu zagospodarowania terenu projektuje się przebudowę z rozbudową drogi gminnej nr 129 056 B we wsi Chmielewo. Jest to obiekt liniowy o całkowitej długości 95,90 m. Obecnie oraz po zakończeniu budowy droga będzie służyła bezpośredniej obsłudze komunikacyjnej mieszkańców.

Zaprojektowano drogę o następujących parametrach:

*a/ odcinek drogi gminnej nr 129056B – km 0+270,00 – 0+339,07*

- klasa techniczna drogi – D (dojazdowa),
- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- rodzaj nawierzchni – bitumiczna,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- kategoria ruchu – KR1,
- szerokość podstawowa jezdni - 5,00 m ze zmiennym spadkiem 2% (jednostronny) - 2% (daszkowy),
- szerokość poboczy 0,80 m utwardzonych mieszanką niezwiązaną kruszywa,
- spadek poprzeczny poboczy - zmienny -2% ÷ 6%,

*b/ odcinek drogi gminnej nr 129056B – km 0+342,07 - 0+365,90*

- klasa techniczna drogi – D (dojazdowa),
- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- rodzaj nawierzchni – bitumiczna,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- kategoria ruchu – KR1,
- szerokość podstawowa jezdni – 3,5 m ze spadkami 2% (daszkowy),
- szerokość poboczy – 1,00 m utwardzonych mieszanką niezwiązaną kruszywa,
- spadek poprzeczny poboczy - jednostronny 6%,

Na całym odcinku zaprojektowano przebudowę istniejących zjazdów na posesje i pola.

#### Wodociąg rozdzielczy:

W ramach niniejszego opracowania inwestor nie przewiduje się przebudowy sieci wodociągowej.

### 3. Układ przestrzenny oraz formę architektoniczną obiektu budowlanego, w tym jego wygląd zewnętrzny, uwzględniając charakterystyczne wyroby wykończeniowe i kolorystykę elewacji, a także sposób jego dostosowania do warunków wynikających z wymaganych przepisami szczególnymi pozwoleń, uzgodnień lub opinii innych organów, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy, lub ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku - z decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu albo uchwały o ustaleniu lokalizacji inwestycji mieszkaniowej lub inwestycji towarzyszących;

- nie dotyczy obiektu liniowego.

#### **4. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego, w szczególności:**

- a) kubaturę,
- nie dotyczy projektowanego obiektu liniowego.
- b) zestawienie powierzchni,
- nie dotyczy projektowanego obiektu liniowego.
- c) wysokość, długość, szerokość, średnicę,
  - zaprojektowano przebudowę drogi na odcinku długości 95,90 m z jezdnią szerokości 5,0 m/3,50 m. Szczegóły projektowanych rozwiązań opisano w punkcie 8.1.3.
- d) liczbę kondygnacji,
- nie dotyczy projektowanego obiektu liniowego.
- e) inne dane niż wskazane w lit. a-d niezbędne do stwierdzenia zgodności usytuowania obiektu z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej;
- nie dotyczy projektowanego obiektu liniowego.

#### **5. Opinię geotechniczną oraz informację o sposobie posadowienia obiektu budowlanego;**

Warunki gruntowe podłoża projektowanych nawierzchni określone zostały na podstawie opracowania: „Dokumentacja badań podłoża gruntowego, opis warunków gruntowo-wodnych, opinia geotechniczna i informacja o sposobie posadowienia obiektów dla potrzeb projektu drogi we wsi Chmielewo” opracowana przez „AV” Zakład Robót Wiertniczych, Inżynierskich i Budowlanych w Łomży.

##### **OPIS WARUNKÓW GRUNTOWO – WODNYCH.**

1. Projektowana droga leży na północnym stoku płynącego na zachód do rzeki Narwi cieku Krzywa Noga przy czym otwór nr 3 leży przy korycie jego północnego okresowego dopływu.
2. Lokalizację otworów badawczych oraz ukształtowanie i zagospodarowanie terenu w ich otoczeniu ilustruje wycinek mapy topograficznej – zał. nr 1.
3. Jak wynika z mapy geologicznej (SZCZEGÓŁOWA MAPA GEOLOGICZNA POLSKI – 1:50 000 – ARKUSZ 295 – NOWOGROD – przeskalowany na 1:10 000 wycinek – zał. nr 2) cieki wyerodowały swoje doliny w glinach zwałowych przykrytych piaskami i żwirami lodowcowymi. Dna dolin cieków wypełniają piaski humusowe, mułki i namuły.
4. W otworach nr 1, 2 i 3 pod nasypami o miąższościach 0,1, 0,3 i 0,8 m nawiercono zagęszczone i średniozagęszczone piaski.
5. W otworze nr 4 pod cienką (0,3 m) warstwą pokrywowych piasków drobnych akumulacji wodnej nawiercono twardoplastyczne deluwialne gliny piaszczyste i piaski gliniaste grupy konsolidacji „C” na średniozagęszczonych piaskach średnich.
6. Zwierciadła wody gruntowej w wykonanych otworach badawczych nie nawiercono. Po opadach atmosferycznych i roztopach na stropach na stropach gruntów spoistych pojawiać się mogą wody zawieszone.
7. Przewidywany układ warstw litologicznych i geotechnicznych ilustrują profile analityczne otworów badawczych – zał. nr 6÷9.

##### **OPINIA GEOTECHNICZNA.**

1. Warunki gruntowe dla potrzeb projektowania dróg są proste.
2. Parametry fizyko-mechaniczne gruntów podłoża należy przyjmować wg PN-81. B-03020 metodą B w oparciu o cechy wiodące z profili analitycznych otworów badawczych (zał. nr 6÷9).

##### **INFORMACJA O SPOSOBIE POSADOWIENIA OBIEKTÓW.**

Dla potrzeb projektowania dróg przy założeniu jej niwelety w poziomie istniejących można przyjąć grupy nośności podłoża przy otworach nr 1, 2, 3 – G1, a nr 4 – G3.

#### **6. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:**

- a) zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków oraz wód opadowych,

Projektowane rozwiązania nie mają ujemnego wpływu na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie. Obiekty liniowe nie wymagają zaopatrzenia w wodę. W ramach niniejszego opracowania nie zmienia się sposobu odprowadzenia wód opadowych.

- b) emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się,

Projektowana droga nie będzie generować zanieczyszczeń gazowych, pyłowych i płynnych.

- c) rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów,

Projektowana droga nie będzie stwarzać zagrożenia, że w wyniku jej eksploatacji będą powstawać odpady. Niewielka ilość odpadów powstanie jedynie w trakcie prowadzenia robót, ale te zostaną usunięte przez wykonawcę przed oddaniem drogi go użytku – w sposób opisany w punkcie 7 opisu do projektu zagospodarowania terenu.

- d) właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się,

Projektowana droga nie będzie wytwarzać drgań, ani promieniowania. Ewentualne drgania mogące powstać w trakcie eksploatacji, na skutek normalnego ruchu drogowego, nie będą przekraczać norm dopuszczalnych i nie będą uciążliwe dla otoczenia.

- e) wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne

W wyniku wykonania zaprojektowanych obiektów niezbędne będzie wycięcie 7 drzew, które kolidują z zaprojektowanymi rozwiązaniami drogowymi oraz oczyszczenie terenu z krzaków i zarośli. Zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*, w oparciu o którą inwestor będzie mógł przystąpić do przebudowy z rozbudową drogi, usunięcie drzew nie wymaga uzyskania dodatkowej decyzji zezwalającej na ich usunięcie.

- wykaz drzew do wycinki:

NR DRZEWA WG PZT	LOKALIZACJA	GATUNEK	ŚREDNICA PNIA [CM]	PRZYCZYNA USUNIĘCIA	UWAGI
1	0+297,78 SL	wierzba szara	41	rośnie bezpośrednio przy części przelotowej przepustu	
2	0+297,78 SL	wierzba szara	36		
3	0+297,78 SL	wierzba szara	29		
4	0+297,78 SL	wierzba szara	24		
5	0+297,78 SL	wierzba szara	22		
6	0+297,78 SL	wierzba szara	16		
7	0+297,78 SL	wierzba szara	15		

Na drzewach nie stwierdzono gniazd ptaków lub dziupli. Z uwagi na konieczność przeprowadzenia wymaganych prawem procedur, niemożliwe jest konkretne określenie terminu wycinki w/w drzew, niemniej jednak zostaną one usunięte poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 15 sierpnia do 14 marca.

Projektowane obiekty nie będą miały wpływu na glebę, wody powierzchniowe i podziemne:.

#### **Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP).**

Opisany teren wchodzi w skład JCWP Krzywa Noga, oznaczonej kodem PLRW200010265129.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało bezpośredniego wpływu na wody powierzchniowe, bowiem realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie się wiązała z poborem

wody i odprowadzaniem ścieków. Planowany zakres robót ziemnych nie spowoduje naruszenia parametrów hydromorfologicznych cieków wodnych.

#### **Jednolite części wód podziemnych (JCWPd).**

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie w obszarze jednolitych części wód podziemnych o kodzie europejskim JCWPd: PLGW200051

Analiza wpływu planowanego przedsięwzięcia na cele środowiskowe dla JCWPd;

a) cel środowiskowy - zapobieganie dopływowi, lub ograniczenie dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych:

- planowana eksploatacja inwestycji nie będzie generować ścieków lub innych zanieczyszczeń do gruntu; b) cel środowiskowy - zapewnienie równowagi między poborem, a zasilaniem wód podziemnych:

- nie przewiduje się poboru wód podziemnych do celów realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

b) cel środowiskowy - wdrożenie działań niezbędnych dla ochrony wód podziemnych:

- dla ochrony wód podziemnych przewiduje się prowadzenie budowy z użyciem sprawnego technicznie sprzętu budowlanego, na terenie inwestycji nie będą magazynowane żadne środki eksploatacyjne lub odpady.

Wniosek: Ocenia się, że planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na zasoby i jakość wód podziemnych JCWPd PLGW200051.

### **7. Informacje o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano-instalacyjnego, zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem;**

#### **7.1. ROZWIĄZANIA DROGOWE**

##### **7.1.1 Rozwiązania sytuacyjne:**

##### **7.1.1.1. Dane ogólne:**

Projektuje się wykonanie drogi o następujących parametrach:

*a/ odcinek drogi gminnej nr 129056B – km 0+270,00 – 0+339,07*

- klasa techniczna drogi – D (dojazdowa),
- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- kategoria ruchu – KR1,
- szerokość podstawowa jezdni - 5,00 m ze zmiennym spadkiem 2% (jednostronny) - 2% (daszkowy),
- szerokość poboczy 0,80 m utwardzonych mieszanką niezwiązaną kruszywa,
- spadek poprzeczny poboczy - zmienny -2% ÷ 6%,
- łuki poziome według szczegółowych parametrów opisanych w punkcie 3.3.2,
- konstrukcja – według punktu 3.4,
- odprowadzenie wód opadowych powierzchniowo do cieku w km 0+296,97,
- zjazdy na posesje – zwykłe C1,
- zjazdy na tereny rolne – zwykłe E,

*b/ odcinek drogi gminnej nr 129056B – km 0+342,07 - 0+365,90*

- klasa techniczna drogi – D (dojazdowa),
- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- przekrój jednojezdniowy 1x1,
- szerokość pasa ruchu - 3,50m,
- rodzaj nawierzchni – bitumiczna,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- kategoria ruchu – KR1,
- skrajnia pionowa - 4,5 m,
- szerokość podstawowa jezdni – 3,5 m ze spadkami 2% (daszkowy),
- szerokość poboczy – 1,00 m utwardzonych mieszanką niezwiązaną kruszywa,
- spadek poprzeczny poboczy - jednostronny 6%,

- łuki poziome według szczegółowych parametrów opisanych w punkcie 3.3.2,
- konstrukcja – według punktu 3.4,
- odprowadzenie wód opadowych powierzchniowo do cieku w km 0+296,97,
- zjazdy na posesje – zwykłe C1,
- zjazdy na tereny rolne – zwykłe E,

#### 7.1.1.2. Łuki poziome:

Uwzględniając istniejący przebieg drogi i granice pasa drogowego oraz zagospodarowanie przyległych posesji, zaprojektowano oś drogi w taki sposób, aby w jak największym stopniu pokrywała się ona z osią istniejącej nawierzchni. Zmiany, jakie zostały wprowadzone w stosunku do osi istniejącej, wynikają z konieczności dostosowania jej przebiegu do obowiązujących przepisów.

Na całym odcinku projektuje się następujące załamania osi drogi:

- W2 km 0+288,58 – kąt zwrotu osi  $g = 25,8858^\circ$  (w prawo) – wyokrąglono łukiem kołowym  $R=150,0$  m,

Zaprojektowano wyokrąglenie załamania osi łukami poziomymi o parametrach jak dla dróg klasy D. Ze względu na klasę drogi oraz parametry łuków nie projektuje się krzywych przejściowych.

#### 7.1.2. Elementy zagospodarowania i urządzeń obsługi ruchu:

##### 7.1.2.1. Jezdnia:

Na przebudowywanym i rozbudowywanym odcinku drogi zaprojektowano:

- od km 0+270,00 do km 0+319,07 – jezdnia szerokości 5,00 m, pochylenie poprzeczne jednostronne 2,00% w prawo,
- od km 0+319,07 do km 0+339,07 – jezdnia szerokości 5,00 m, pochylenie poprzeczne zmienne 2,00% w prawo – 2,00% daszkowe,
- od km 339,07 do km 0+342,07 – jezdnia szerokości zmiennej 5,00 m – 3,50 m, pochylenie poprzeczne daszkowe 2,00%,
- od km 0+342,07 do km 0+365,90 – jezdnia szerokości 3,50 m, pochylenie poprzeczne daszkowe 2,00%,

##### 7.1.2.2. Pobocza:

Na odcinku km 0+270,00 – 0+339,07 projektowanej drogi zaprojektowano wykonanie obustronnych poboczy z kruszywa  $C_{50/30}$  o szerokości 0,80 m na pozostałym odcinku o szerokości 1,00 m.

##### 7.1.2.3. Zjazdy na posesje i pola:

W ramach niniejszego opracowania zaprojektowano **zjazdy** na pola i posesje przyległe do projektowanej drogi. Zjazdy zaprojektowano w taki sposób, aby w maksymalnym stopniu zachować ich istniejącą lokalizację. Zjazdy na posesje zaprojektowano jako zjazdy zwykłe C1, natomiast zjazdy na pola zaprojektowano jako zjazdy zwykłe E. Nawierzchnię zjazdów na pola i posesje zaprojektowano o nawierzchni z mieszanki kruszyw.

#### WYKAZ ZJAZDÓW NA POSESJE I POLA

Lokalizacja				Charakterystyka zjazdu		
Lp.	km	hm	strona	typ	szer. jezdni (m)	powierzchnia o naw. z kruszywa (m <sup>2</sup> )
1	0	326,53	SP	N	5,00	8,10
2	0	331,42	SL	N	5,00	10,54
3	0	354,58	SL	N	4,50	7,56
4	0	356,03	SP	C1	4,00	10,67
5	0	361,10	SL	N	4,50	7,07

RAZEM	43,94
-------	-------

#### **7.1.2.4. Odwodnienie:**

W ramach niniejszego opracowania przewidziano przebudowę istniejącego pod koroną drogi w km 0+296,97 przepustu. Zakres przebudowy obejmuje wymianę istniejącej części przelotowej z rur żelbetowych Ø 1000 mm na rurę PEHD Ø 1000 mm. Przebudowa części przelotowej przepustu nie zmieni jego istniejących parametrów.

Wody opadowe z jezdni odprowadzane są do istniejącego cieku za pomocą projektowanych na jezdni spadków poprzecznych i podłużnych.

Szczegółowe rozwiązania sytuacyjne, parametry poszczególnych elementów pasa drogowego oraz lokalizacja zjazdów pokazane zostały w części rysunkowej na rysunku nr 2 – *projekt zagospodarowania terenu*.

#### **7.1.3. Konstrukcje nawierzchni:**

##### **7.1.3.1. Jezdnia:**

##### Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- Odcinek km 0+270,00 – 0+319,07
  - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S wg PN-EN 13108-1 – gr. 4 cm,
  - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W wg PN-EN 13108-1 – gr. 5 cm,
  - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C50/30, 0-31,5 stabilizowana mechanicznie - gr. 22cm,
- Odcinek km 0+319,07 - 0+365,90
  - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S wg PN-EN 13108-1 – gr. 4 cm,
  - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W wg PN-EN 13108-1 – gr. 5 cm,
  - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C50/30, 0-31,5 stabilizowana mechanicznie - gr. 22cm,
  - warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym (cementem) C1,5/2 – gr. 22cm,

Warstwy konstrukcyjne należy wykonywać na podłożu odpowiednio wyprofilowanym i zagęszczonym do uzyskania modułu sprężystości (wtórny)  $E2 \geq 80$  MPa (odcinek km 0+000 – 0+270,00 oraz  $E2 \geq 35$  MPa (odcinek km 0+365,90 – 0+480,00)).

Szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne poszczególnych elementów pasa drogowego pokazane zostały w części rysunkowej na rysunku nr 2 i 4.

##### **7.1.3.2. Pobocza:**

Zaprojektowano pobocza o następującej konstrukcji:

- pobocza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C50/30, 0-31,5, stabilizowanej mechanicznie gr. 10cm,

##### **7.1.3.3. Zjazdy:**

W ciągu drogi projektuje się zjazdy o następującej konstrukcji:

- nawierzchnia z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C50/30, 0-31,5 gr. 22cm, stabilizowana mechanicznie,

Szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne poszczególnych elementów pasa drogowego pokazane zostały w części rysunkowej na rysunku nr 3 – *przekroje normalne* i nr 4 *szczegóły konstrukcyjne*.

#### **7.1.4. Rozwiązania wysokościowe:**

Niweletę drogi zaprojektowano w taki sposób, aby po przebudowie z rozbudową drogi zapewnić prawidłowe odprowadzenie wód opadowych z jezdni oraz do minimum zmniejszyć ewentualne uciążliwości w korzystaniu z terenów przyległych.



Projektowaną niweletę drogi gminnej dowiązано wysokościowo do rzędnych projektowanych nawierzchni betonu asfaltowego w km 0+270,00, oraz w km 365,90. Płynność niwelety uzyskano przez nadanie jej spadków podłużnych od 1,469% do 2,414% gwarantujących prawidłowe odwodnienie jezdni.

Na długości projektowanej drogi gminnej zaprojektowano 1 wklęsłe załamania niwelety, które wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu  $R=2300$  m.

**7.2. Wodociąg rozdzielczy:**

W ramach niniejszego opracowania inwestor nie przewiduje się przebudowy sieci wodociągowej.

**7.3. Kanał technologiczny:**

Ze względu na uwarunkowania określone w art. 39 ust. 6ba pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U.2022.0.1693 t.j.), Inwestor nie przewiduje budowy kanału technologicznego.

**7.4. Organizacja ruchu:**

Na odcinku drogi objętym opracowaniem nie zachodzi potrzeba opracowania projektu organizacji ruchu.

**8. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, stosownie do zakresu projektu.**

Nie dotyczy projektowanego obiektu liniowego. Konieczne do spełnienia warunki bezpieczeństwa przeciwpożarowego w trakcie prowadzenia robót zostały opisane w planie BIOZ, zamieszczonym w dalszej części projektu.

## **DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU**

Łomża dn. 30 marca 2023 r.

## OŚWIADCZENIE

Ja, niżej podpisany, na podstawie art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 ze zm.) oświadczamy, że Projekt Architektoniczno-Budowlany:

**„Przebudowa z rozbudową drogi gminnej nr 152 177 B ulica Brzozowa we wsi  
Wygoda”**

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Zespół projektowy:

Branża: Drogowa	Autor:	mgr inż Adam Łazarski	UAN 7342-38/92	
--------------------	--------	--------------------------	----------------	--

## **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**