

Nr proj. PD 3/2026

**PROJEKT BUDOWLANY PRZEBUDOWY - MODERNIZACJI
DROGI DOJAZDOWEJ DO GRUNTÓW ROLNYCH
W MIEJSCOWOŚCI MZURÓW**

obręb Mzurów dz. nr ewid. 314/2, 562, 560/45, 561/19, 505

**inwestor: Gmina Niegowa
ul. Sobieskiego 1
42-320 Niegowa**

Dane ogólne:

- klasa drogi – W
- długość drogi – 557,81 m
- szerokość jezdni – 5,00 m
- szer. poboczy – 0,75 m
- powierzchnia jezdni – 2887,05 m²
- powierzchnia poboczy – 779,11 m²

W tym:

odcinek kwalifikowany

- dz. nr ewid. 560, 561/19, 505
- długość - 430,00 m
- szer. jezdni – 5,00 m
- pow. jezdni – 2218,00 m²
- pow. poboczy – 645,00 m²

odcinek niekwalifikowany

- dz. nr ewid. 314/2, 560, 560/45,
- długość - 127,81 m
- szer. jezdni – 5,00 m
- pow. jezdni – 669,05 m²
- pow. poboczy – 134,11 m²

Projektował: inż. Elżbieta Stankowska
upr. nr 1860/94, 216/92

Opracował : mgr inż. Mirosław Cybul
upr. nr UAN VIII/83861/145/89

Spis treści

1. Strona tytułowa
2. Spis treści
3. Oświadczenie projektanta
4. Uprawnienia i wpis do Izby Samorządu Zawodowego
5. Opis techniczny
6. Informacja do planu BIOZ
7. Część rysunkowa
 - rys. nr 1 Orientacja
 - rys. nr 2A Projekt zagospodarowania terenu cz.1
 - rys. nr 2B Projekt zagospodarowania terenu cz.2
 - rys. nr 3A Profil podłużny cz.1
 - rys. nr 3B Profil podłużny cz.2
 - rys. nr 4 Przekroje poprzeczne konstrukcyjne

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

W nawiązaniu do art. 34 ust. 3d pkt.3 ustawy z dn. 7.07.1994 r. Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz.U.2026 poz. 524) oświadczam, że opracowanie projektowe **Projekt budowlany przebudowy drogi dojazdowej do gruntów rolnych w miejscowości Mzurów** opracowane dla Gminy Niegowa zostało wykonane w sposób zgodny z wymaganiami ustawy, obowiązującymi normami, przepisami i zasadami wiedzy technicznej i zostało wydane w stanie kompletnym z punktu widzenia celu któremu ma służyć.

.....
projektant

OPIS TECHNICZNY

1. Informacje wstępne.

1.1. Wielkości podstawowe charakteryzujące projektowaną inwestycję.

parametr	jedn.	ilość
Długość drogi	m	557,81
Szerokość jezdni	m	5,00
Klasa techniczna		V
Prędkość projektowa	km/h	30
Spadek poprzeczny	%	2
Stabilizacja gruntu cementem gr. 20 cm	m ²	3098,39
Podbudowa z tłucznia kamiennego gr. 20 cm	m ²	3098,39
Nawierzchnia z betonu asfaltowego gr. 4 +4 cm	m ²	2887,05

1.2. Podstawa i zakres opracowania.

Umowa z Gminą Niegowa na wykonanie projektu uproszczonego zadania pt. „Projekt budowlany przebudowy – modernizacji drogi dojazdowej do gruntów rolnych w miejscowości Mzurów”

1.3. Wykorzystane materiały.

- mapa topograficzna powiatu Myszkowskiego w skali 1:25000
- mapa zasadnicza z nakładką ewidencyjną gruntów w skali 1:500 przeskalowana
- Katalogi Nakładów Rzeczowych KNR 2-01 – Roboty ziemne
KNR 2-31 Roboty nawierzchniowe na drogach i ulicach
- Informator o Cenach Materiałów Budowlanych w II kwartale 2026 r.
wydawnictwo SEKOCENBUD
- Informator o Stawkach Robocizny Kosztorysowej oraz Cenach Najmu Sprzętu budowlanego w II kwartale 2026 r. wydawnictwo SEKOCENBUD

2. Położenie obiektu i jego charakterystyka.

2.1. Położenie administracyjne.

Projektowana droga dojazdowa do gruntów rolnych usytuowana jest na działkach drogowych nr 314/2, 562, 560/45, 561/19, 505 w sołectwie Mzurów. Droga w całości położona jest we wschodniej części miejscowości Mzurów i stanowi dojazd do gruntów rolnych. Na początku i końcu odcinka droga krzyżuje się z drogami gminnymi.

2.2. Fizjologia terenu.

Teren przez który prowadzi droga ma charakter podgórski ze znacznym spadkiem w kierunku północnym i południowym. Km 0+494,25 stanowi kulminację wysokości od której teren opada w kierunku północnym i południowym. Spadki terenu dochodzą do

5,6 %. Podłoże gruntowe stanowi glina piaszczysta. W pokryciu terenu występują grunty orne oraz użytki zielone.

2.3. Charakterystyka stanu istniejącego drogi.

Długość projektowanego odcinka drogi wynosi 557,81 m, przy czym początek odcinka o długości 127,71 m przebiega przez teren zabudowany i posiada nawierzchnię utwardzoną asfaltową o szerokości 3,00 m mocno zdegradowaną technicznie. Drugi odcinek o długości 430,00 m obsługuje tereny rolnicze i stanowi dojazd do pól. Posiada on nawierzchnię gruntową i tylko na długości kilkudziesięciu metrów utwardzoną żużlem przez użytkowników.

Na długości 260 m odcinek ten przebiega w wąwozie głębokości od 0 m do 2,20 m powstałym przez dziesiątki a być może steki lat eksploatacji drogi i pogłębiania wąwozu przez wodę opadową. Szerokość dna wąwozu nie przekracza 2,50 m, a skarpy mają pochylenia około 45°, co nie pozwala na wjazd współczesnego sprzętu rolniczego, a rolnicy jeżdżą koroną wąwozu po terenie prywatnym. Z racji nie używania drogi w wąwozie został on w całości zarośnięty samosiejkami drzew głównie czereśni, które niegdyś posadzone zostały na skraju wąwozu i dziś mają już pnie o średnicy 30-40 cm. Na koronie wąwozu usytuowana jest sieć wodociągowa i energetyczna Nn, która nie będzie kolidowała z projektowaną drogą dojazdową.

3. Projektowane rozwiązanie techniczne.

3.1. Droga w planie.

Początek odcinka (km 0+0,00) przyjęto na krawędzi skrzyżowania z drogą gminną dojazdową o nawierzchni asfaltowej a koniec km (0+557,71) również na krawędzi innej drogi gminnej dojazdowej również o nawierzchni asfaltowej. Początek odcinka do km 0+127,81 przebiega przez teren zabudowany i stanowi odcinek niekwalifikowany do dofinansowania z budżetu Województwa Śląskiego. Odcinek ten kończy się przesuniętym skrzyżowaniem z boczną drogą dojazdową. Na tym odcinku występują dwa załomy trasy o kątach 6,74° i 75,72°, które wyokrąglono łukami poziomymi o promieniach odpowiednio 100m i 10,50 m. Odcinek kwalifikowany stanowiący zasadniczy dojazd go gruntów rolnych o długości 430,00 m ma przebieg w zasadzie prostoliniowy o załomach poniżej 1 grada.

Nie projektuje się rowów przydrożnych. Odwodnienie jezdni na całej długości drogi odbywać się będzie powierzchniowo na pobocze i przyległy teren zgodnie z jego naturalnym spadkiem.

3.2. Profil podłużny.

Projektowana niweleta przebiega w zasadzie równolegle do terenu z wyniesieniem do 40 cm ponad poziom istniejącej nawierzchni. Na długości wąwozu niweletę podniesiono nawet o 2,20 m w celu jego likwidacji i wyniesiono ją ponad krawędź wąwozu. Spadki niwelety wynoszą od 0,15% do 5,6% . Najniższy punkt niwelety o rzędnej 357,56 m n.p.m występuje w km 0+158,90 blisko początku odcinka kwalifikowanego, najwyższy punkt niwelety występuje w km 0+494,25 i jego rzędna wynosi 368,47 m n.p.m. Przewyższenie wynosi więc niemal 11 m.

3.3. Przekrój normalny.

Zaprojektowano jezdnię szerokości 5,00 m ze spadkiem jednostronnym 2% (na łuku o promieniu 10,5 m ze spadkiem 4%) w prawo lub w lewo w zależności od ukształtowania terenu. Zaprojektowano również obustronne pobocza tłuczniowe szer. 0,75 m ze spadkiem

2% w kierunku jezdni przy wyższej krawędzi i 6% od jezdni przy krawędzi niższej. Na odcinku zabudowanym (niekwalifikowanym do dofinansowania zaprojektowano jednostronny krawężnik betonowy dł. 79 m.

3.4. Konstrukcja nawierzchni.

Na całej długości drogi zaprojektowano stabilizację podłoża gruntowego cementem do $R_m = 2,5$ MPa o szerokości 5,40 m i podbudowę z tłucznia kamiennego 0/63 gr. 20 cm i tej samej szerokości co stabilizacja podłoża. Poszerzenie podbudowy o 20 cm od krawędzi jezdni ma zapobiegać załamywaniu krawędzi pod wpływem ciężkich pojazdów jak kombajny zbożowe i nowoczesne ciągniki rolnicze.

Nawierzchnię jezdni zaprojektowano z dwóch warstw betonu asfaltowego. Warstwę wiążącą z betonu asfaltowego AC16W gr 4 cm i warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC11S również grubości 4 cm.

Zaprojektowano również skropienia międzywarstwowe emulsją asfaltową kationową o zawartości asfaltu 60%.

Między górną warstwą podbudowy i warstwą wiążącą nawierzchni zaprojektowano skropienie emulsją w ilości $0,8 \text{ kg/m}^2$, a między warstwami asfaltowymi w ilości $0,5 \text{ kg/m}^2$.

Po wykarczowaniu pni drzew i krzaków z wąwozu, zaprojektowano jego zasypanie z zagęszczeniem warstwami do $I_s \geq 0,97$. Do zasypania wąwozu należy użyć ziemi i gruzu z korytowania, a brakującą ilość dowieźć ze składowiska w rejonie gminnej oczyszczalni ścieków. Załadowanie i transport ziemi po stronie wykonawcy. Jest to glina piaszczysta i piasek gliniasty jakie występują niemal na całym obszarze Gminy Niegowa.

4. Uwagi końcowe.

Ponieważ głębokość robót ziemnych nie przekracza 25 - 40 cm i trasa drogi przebiega w zasadzie poza obszarem zabudowań nie należy się spodziewać kolizji z uzbrojeniem podziemnym. Roboty należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP. Przed przystąpieniem do robót należy wytyczyć geodezyjnie trasę drogi aby nie naruszyć granic gruntów prywatnych.

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

1. Podstawa opracowania.

- zlecenie inwestora
- projekt budowlano-wykonawczy
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.06 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. 2003, poz. 1126).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518).

2. Zakres robót.

Przedmiotem inwestycji jest remont- modernizacja drogi dojazdowej do gruntów rolnych w miejscowości Mzurów polegająca na wykonaniu koryta pod konstrukcję jezdni, wykonaniu podbudowy z tłucznia kamiennego i wykonaniu nawierzchni z betonu asfaltowego oraz poboczy gruntowych i tłuczniowych.

3. Kolejność realizacji.

Inwestycja wykonywana będzie jednoetapowo przy całkowitym wyłączeniu drogi z ruchu w następującej kolejności:

- wycinka drzew i krzaków
- roboty ziemne (korytowanie, odwóz nadmiaru ziemi , budowa nasypu w wąwozie)
- stabilizacja gruntu cementem
- podbudowa z tłucznia
- nawierzchnia z betonu asfaltowego
- formowanie poboczy tłuczniowych

4. Istniejące obiekty budowlane.

Na początkowym odcinku występują ogrodzenia posesji, a na całym odcinku sieć wodociągowa i napowietrzna sieć energetyczna NN w pasie drogowym lecz poza korytem jezdni.

5. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie dla ludzi.

Zagrożenie dla ludzi może stwarzać napowietrzna sieć energetyczna niskiego napięcia.

6. Przewidywane zagrożenia występujące w trakcie wykonywania robót.

- możliwość uderzenia ramieniem koparki w przypadku przebywania pracowników w zasięgu pracy koparki,
- możliwość przysypania kruszywem podczas rozładunku,
- możliwość wypadków podczas pracujących maszyn drogowych,
- możliwość porażenia prądem w przypadku zahaczenia sprzętem budowlanym o przewody elektryczne,
- niebezpieczeństwo wypadków drogowych przy włączeniu się do dróg na początku odcinka.

7. Instruktaż pracowników.

Z uwagi na zagrożenia występujących w trakcie realizacji inwestycji roboty muszą być prowadzone przez wykonawców mających doświadczenie i wyspecjalizowanych w prowadzeniu tego typu robót.

Instruktaż dla doświadczonych pracowników nie będzie odbiegał od typowych prowadzonych dla tego typu robót.

Pracownicy muszą być zapoznani na każdym etapie robót z projektem organizacji robót i projektem organizacji ruchu na drodze w obrębie prowadzonych robót oraz o występujących zagrożeniach i wzajemnych oddziaływaniach zagrożeń.

Roboty muszą być wykonywane pod bezpośrednim nadzorem kierownika budowy lub kierownika robót.

Potwierdzenie instruktażu stanowiskowego musi być uwidocznione w dokumentach budowy i potwierdzone podpisem szkolonego.

8. Zapobiegawcze środki techniczne i organizacyjne.

Dla zapobieżenia przewidywanym zagrożeniom należy przedsięwziąć następujące środki:

- oznakować miejsce prowadzenia robót
- używać odzieży ochronnej i kasków zwłaszcza przy robotach w pobliżu koparki
- na zakończenie dniówki roboczej uporządkować teren
- nie zostawiać nie zabezpieczonych wykopów
- dostarczać materiały na bieżąco
- zapewnić bezkolizyjną dostawę materiałów