

F.U. RADIUS  
ul. Jana Matejki 10  
98-300 Wieluń

-----**EGZ. NR 1**-----

Stadium	ZGŁOSZENIE ROBÓT BUDOWLANYCH
Nazwa obiektu	Przebudowa i remont drogi gminnej nr 118130E w miejscowości Parcice, ul. Bolesławiecka
Inwestor	Wójt Gminy Czastary ul. Wolności 29 98-410 Czastary
Lokalizacja inwestycji	dz. nr ewid. 462, obręb Parcice, gm. Czastary
Kategoria obiektu	XXV
Data opracowania	Marzec 2024

*AUTOR OPRACOWANIA*

Funkcja	Tytuł zawodowy	Imię i nazwisko	Podpis
<b>Projektant</b>	<b>mgr inż.</b>	<b>Tomasz Stasiak</b> upr.projekt. LOD/0872/POOD/08 izba ŁOD/BD/8424/08 upr. do proj. bez ogr. w spec. drogowej	

## **SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA**

1. DANE OGÓLNE
2. PRZEDMIOT, ZAKRES I PODSTAWA OPRACOWANIA
3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU W ZAKRESIE OPRACOWANIA
4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU
5. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNO - MATERIAŁOWE PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW  
OBIEKTU
6. ODWODNIENIE
7. UWAGI

## **1. DANE OGÓLNE**

### **STADIUM:**

Zgłoszenie robót budowlanych

### **OBIEKT:**

Przebudowa i remont drogi gminnej nr 118130E w miejscowości Parcice, ul. Bolesławiecka

### **ADRES INWESTYCJI:**

dz. nr ewid. 462, obręb Parcice, gm. Czastary

### **INWESTOR:**

Wójt Gminy Czastary

ul. Wolności 29

98-410 Czastary

## **2. PRZEDMIOT, ZAKRES I PODSTAWA OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy i remontu drogi gminnej nr 118130E w miejscowości Parcice ul. Bolesławiecka, gm. Czastary. Opracowanie swoim zakresem obejmuje przebudowę i remont drogi w dwóch odcinkach.

Długość odcinka objętego przebudową wynosi 284,19m (km 0+000,00 – 0+284,19), natomiast długość odcinka objętego remontem wynosi 44,81m (km 0+284,19 – 0+329,00).

Przebudowa i remont drogi realizowany jest w granicach istniejącego pasa drogowego.

Przyjęto „trudne warunki” w myśl Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu (brak dostatecznej szerokości pasa drogowego).

Celem opracowania jest poprawa komfortu oraz umożliwienie dojazdu do nieruchomości znajdujących się na rozpatrywanym obszarze. Przebudowa i remont drogi zwiększy bezpieczeństwo użytkowników, zmniejszy koszty utrzymania (m.in. wyeliminowane zostanie wiosenne „łatanie dziur” w nawierzchni, zmniejszy się czas dojazdu do nieruchomości, zwiększy się płynność ruchu, zmniejszy zużycie paliwa).

Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach

oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2020r. poz. 283 z późn. zm.) dla wnioskowanego przedsięwzięcia nie jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Projektowane roboty budowlane w zakresie prac objętych remontem nie ingerują w środowisko, brak jest przekształcenia czy zmiany sposobu wykorzystania terenu.

Projektowane roboty budowlane w części remontowanej polegają na odtworzeniu stanu pierwotnego obiektu budowlanego, nie stanowiące bieżącej konserwacji. Całkowicie odtworzeniu podlega cała podbudowa oraz pobocze drogi. Przedstawione w tym zakresie zamierzenie budowlane mieści się w definicji remontu budowlanego. Z uwagi na długość odcinka objętego przebudową poniżej 1000m, oraz spełnienie warunków wynikających z art. 39 ust. 6ba pkt 4 lit. a i b Ustawy o drogach publicznych nie projektuje się kanału technologicznego.

#### **Zakres robót przewidzianych do wykonania:**

- wykonanie podbudowy z mieszanki związanej cementem
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego
- wykonanie nawierzchni bitumicznych
- wykonanie poboczy
- roboty wykończeniowe: plantowanie wraz z humusowaniem i obsianiem trawą terenów w pasie drogowym przewidzianych jako wolne od utwardzeń
- roboty związane z oznakowaniem dróg

#### **Podstawa opracowania:**

- zlecenie prac projektowych
- wytyczne od Inwestora
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2023r. poz. 682 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20.07.2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022r. poz. 1518)
- normy branżowe
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (tekst jednolity Dz. U. z 2019r. poz. 2310 z późn. zm.)

### **3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU W ZAKRESIE OPRACOWANIA**

Istniejąca droga gminna o nawierzchni tłuczniowej i szerokości ok. 3,00-3,50m. Teren prowadzonej inwestycji niezabudowany, w sąsiedztwie pasa drogowego pola uprawne, zabudowa zagrodowa.

Odwodnienie powierzchniowe zgodnie z naturalnym spadkiem terenu.

#### **4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

Niniejszy projekt obejmuje wykonanie wszystkich niezbędnych elementów służących sprawnemu i bezpiecznemu poruszaniu się wszystkich uczestników ruchu. Wszystkie projektowane elementy infrastruktury zgodnie z rysunkiem projektu zagospodarowania terenu. Lokalizacja projektowanej drogi zgodna z lokalizacją istniejącej drogi. Początek opracowania przebudowy drogi stanowi ciąg drogi gminnej ul. Rzemieślniczej w Parcicach, koniec opracowania na wysokości działki nr ewid. 479/2.

##### **4.1 Rozwiązania branży drogowej**

Wszystkie projektowane elementy infrastruktury zgodnie z rysunkiem projektu zagospodarowania terenu. Przebudowywana droga o nawierzchni bitumicznej o szerokości 3,50m z projektowaną mijanką o szer. 4,50m zgodnie z PZT. Droga objęta remontem o nawierzchni bitumicznej o szerokości 3,00m. Projektowana droga o jednej jezdni o jednym pasie ruchu, przeznaczonym do ruchu w obu kierunkach. Istniejące zjazdy do działek należy nawiązać wysokościowo do projektowanej krawędzi jezdni.

Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni jezdni drogi gminnej odprowadzane będą powierzchniowo, tak jak dotychczas.

##### **Parametry charakterystyczne projektowanej drogi:**

- długość w opracowaniu: 329,00m
- klasa drogi: dojazdowa (D)
- kategoria drogi: gminna
- prędkość projektowa  $V_p=30\text{km/h}$
- kategoria ruchu: KR1
- nawierzchnia projektowanej jezdni: mieszanka mineralno-asfaltowa z BA
- szerokość jezdni: 3,50m do km 0+249,19, 3,00m w części objętej remontem (km 0+284,19-0+329,00), projektowana mijanka o szer. 4,50m w km 0+150,00 – 0+175,00

- szerokość poboczy: 0,50m w części objętej przebudową (przyjęto z uwagi na trudne warunki) oraz 0,30m w części objętej remontem
- przekrój jezdni daszkowy 2%

## **5. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNO - MATERIAŁOWE PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW OBIEKTU**

**Wymagane parametry** pod wszystkie projektowane poniżej konstrukcje obiektów komunikacyjnych:

- grunt sprowadzony do grupy nośności G1
- wymagany wtórny moduł odkształcenia na spodzie górnych warstw konstrukcji nawierzchni  $E_{v2} \geq 80 \text{MPa}$

W czasie robót oraz po ich wykonaniu należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające uzyskanie zakładanej nośności. Do podstawowych badań kontrolnych należą: badanie wskaźnika zagęszczenia, badanie wskaźnika odkształcenia, ocena zgodności składu wykonanej warstwy z receptą, kontrola wilgotności optymalnej i grubości warstwy.

W przypadku warstw dolnych konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża wykonanych z mieszanki niezwiązanej, z gruntu niewysadzinowego naturalnego lub antropogenicznego, należy określić wartość wtórnego modułu odkształcenia  $E_2$ .

W przypadku warstw dolnych konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża związanych cementem lub szybkowiążącym spoiwem drogowym akceptacja warstw dolnych konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża pod względem nośności odbywa się na podstawie wyników badań, potwierdzających spełnienie wymagań materiałowych. W omawianym przypadku najważniejszymi kryteriami oceny jest zgodność wytrzymałości warstwy na ściskanie i grubości warstwy z wartościami określonymi w projekcie.

### **Konstrukcja - jezdni drogi**

- Warstwa ścieralna z BA (AC11S) gr. 4cm wg WT-2 2016
- Warstwa wiążąca z BA (AC16W) gr. 5cm wg WT-2 2016
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3 gr. 20cm wg WT-4 2010
- Warstwa z mieszanki związanej cementem gr. 30cm C1,5/2  $\leq 4,0 \text{MPa}$  wg WT-5 2010

## **Pobocze**

-Pobocze z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 (0/31,5) gr. 15cm

Przekrój podłużny projektowanej drogi dopasowany do ukształtowania terenu otaczającego, zabudowy istniejącej oraz możliwości odwodnienia.

Podłoże pod konstrukcję należy wyprofilować zgodnie ze spadkami poprzecznymi nawierzchni. Powierzchnia podbudowy pod warstwy bitumiczne powinna być skropiona emulsją asfaltową. Kolejne warstwy bitumiczne powinny być układane po skropieniu lepiszczem poprzednich warstw.

Materiały do skropienia poszczególnych warstw konstrukcyjnych powinny posiadać aprobatę techniczną oraz odpowiadać warunkom wg WT-2 2016 część II.

## **UWAGA:**

-W czasie wykonywania robót budowlanych, bezpośrednio po odsłonięciu podłoża nawierzchni w wykopach lub po uformowaniu nasypów, przed wykonaniem warstwy ulepszanego podłoża, należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające założenia dotyczące nośności podłoża, przyjęte w czasie projektowania (E2). Ocenę nośności należy przeprowadzić poprzez określenie wtórnego modułu odkształcenia E2 i porównanie, czy wyznaczona wartość odpowiada założonej grupie nośności podłoża. Wartość wtórnego modułu odkształcenia E2 należy określić z badań płytą pod naciskiem statycznym. Warunki badania przyjąć wg normy PN-S-02205:1998

-Materiały użyte do wykonania warstw dolnych konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszanego podłoża muszą spełniać minimalne wymagania materiałowe określone powyżej oraz w STWiORB.

-Wskaźnik odkształcenia  $I_o$  (stosunek modułu odkształcenia wtórnego E2 do pierwotnego E1) nie większy niż 2,2

-Bezwzględnie wyklucza się zabudowę jakichkolwiek projektowanych elementów na warstwie gruntów nienośnych. W przypadku odkrycia podczas robót pod projektowaną konstrukcją warstwy gruntów nienośnych (gleba, nasyp niebudowlany -mieszanina gleby i gruzu budowlanego itp.), należy dokonać wymiany w/w warstwy na warstwę piasku różnoziarnistego lub kruszywa. W przypadku stwierdzenia występowania pod projektowanym obiektem warstwy gruntów spoistych w stanie plastycznym, miękkoplastycznym lub bardzo miękkoplastycznym (stopień plastyczności  $IL > 0,25$  lub

wskaźnik konsystencji  $I_c < 0,75$ ) należy wzmocnić konstrukcję obiektu.

- Wykonawca przed przystąpieniem do wykonania robót budowlanych jest zobowiązany sprawdzić w terenie wszystkie wymiary i rzędne wysokościowe podane w niniejszym projekcie. Różnice w rysunkach i pomiarach terenowych oraz wszelkie rozbieżności wyjaśnić z projektantem przed rozpoczęciem robót budowlanych.

-Do wykonania podbudowy z kruszywa łamanego nie należy stosować kruszyw wapiennych. Należy stosować kruszywo łamane z skał twardych (skały magmowe, np.: granit, gabbro, bazalt itp.)

## **6. ODWODNIENIE**

Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni drogi odprowadzane będą powierzchniowo, zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu, w sposób dotychczasowy, w granicach istniejącego pasa drogowego.

## **7. UWAGI**

-Nie wyklucza się istnienia podziemnego uzbrojenia terenu nie wykazanego na mapie do celów projektowych.

-Należy zapewnić wyznaczenie na gruncie oraz inwentaryzację powykonawczą przez uprawnioną jednostkę wykonawstwa geodezyjnego.

-Punkty osnowy geodezyjnej jeżeli znajdują się w rejonie inwestycji podlegają prawnej ochronie i należy chronić je przed zniszczeniem

-Wykonawca robót jest zobowiązany dokonać regulacji wysokościowej istniejących w zakresie projektowanego obiektu elementów istniejącej infrastruktury technicznej, np.: zasów wodociągowych, gazowych, pokryw studzienek kanalizacyjnych oraz innych elementów sieci.

-Położenie wysokościowe oznaczonych na mapie do celów projektowych sieci uzbrojenia należy traktować jako orientacyjne. Wykopy w obrębie/przy zbliżeniu do istniejących sieci uzbrojenia terenu należy wykonywać ręcznie, z zachowaniem szczególnej ostrożności, pod nadzorem przedstawiciela zarządcy danej sieci, nie naruszając właściwego położenia sieci.