

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot opracowania	3
2. Informacje ogólne	3
3. Podstawa wykonania	3
4. Opis stanu istniejącego	3
5. Usytuowanie obiektu	4
6. Rozwiązania projektowe	4
7. Rozwiązania konstrukcyjne	5
8. Uwagi końcowe	5

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Projekt zagospodarowania terenu	1:500
2. Przekroje konstrukcyjne	1:20

III. DOKUMENTY FORMALNO - PRAWNA

1. Kserokopia uprawnień projektanta
2. Zaświadczenie o przynależności do izby zawodowej
3. Uzgodnienie z dnia 04.10.2022r. Starostwa Powiatowego w Wałbrzychu projektu docelowej organizacji ruchu
4. Uzgodnienie z dnia 05.10.2022r. Starostwa Powiatowego w Wałbrzychu dokumentacji projektowej
5. Uzgodnienie Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków Delegatury w Wałbrzychu dokumentacji projektowej

OŚWIADCZENIE

Niniejsze opracowanie jest wykonane zgodnie z zawartą umową, kompletne z punktu widzenia celu, któremu ma służyć i może zostać skierowane do realizacji.

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot opracowania

Przebudowa ulicy Słonecznej w Czarnym Borze.

2. Informacje ogólne

Inwestor: Gmina Czarny Bór
ul. Główna 18
58-379 Czarny Bór

Lokalizacja: ul. Słoneczna w Czarnym Borze, działka nr 644/10, obręb Czarny Bór,
powiat wałbrzyski, gmina Czarny Bór

3. Podstawa wykonania

Podstawę opracowania dokumentacji stanowią:

- ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003r. Nr80, poz.717 – z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 - Prawo budowlane
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 11.09.2020 w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. 2020 poz 1609)
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23.06.2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. 2003r. nr 120, poz. 1126 z p zm),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. 2003r. Nr 177, poz. 1729),
- Ustawa z dnia 16.04.2004r. o ochronie przyrody (załącznik do Obwieszczenia Marszałka Sejmu z 20 07 2018 Dz.U. 2018 poz 1614),
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego wsi Czarny Bór i Borówno – Uchwała nr X/44/2011 Rady Gminy Czarny Bór z dnia 17.10.2011r.
- Ustawa z dnia 16.04.2004r. o ochronie przyrody (załącznik do Obwieszczenia Marszałka Sejmu z 20 07 2018 Dz. U. 2018 poz 1614),
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500,
- uzgodnienia z Zamawiającym,

- zlecenia Inwestora,
- oględziny terenu wykonane przez autora opracowania.

4. Opis stanu istniejącego

Ulica Słoneczna jest drogą gminną dojazdową obsługującą przyległe do niej tereny mieszkaniowe oraz stanowi dojazd do kompleksu biathlonowego. Nawierzchnia w chwili obecnej jest mocno wyeksploatowana i zniszczona, stanowi ją głównie stara, zniszczona nawierzchnia bitumiczna. Zastoiska wody opadowej oraz odbywający się drogą transport powodują jej sukcesywną erozję i stałe pogarszanie się jej stanu technicznego Szerokość nawierzchni jest zmienna.

Wzdłuż ulicy prowadzona jest linia teletechniczna, energetyczna i wodociągowa. Ulica posiada również odwodnienie w postaci spadków oraz rowu odprowadzającego wody deszczowe do kolektora śr. 400mm.

Stan obecny drogi należy uznać za niezadowalający i właściwą uznać konieczność jej przebudowania oraz doprowadzenia do stanu bezpiecznej używalności.

5. Usytuowanie obiektu

Przebudowywany odcinek ulicy Słonecznej jest drogą gminną dojazdową do umiejscowionych wokół budynków mieszkalnych oraz jako dodatkowy dojazd do kompleksu biathlonowego.

6. Założenia i rozwiązania projektowe

6.1. Założenia projektowe

- klasa funkcjonalno-techniczna drogi: gminna klasy D,
- kategoria ruchu KR1,
- projektowany okres eksploatacji nawierzchni – 20 lat,
- rodzaj nawierzchni – dwuwarstwowa nawierzchnia bitumiczna,
- odwodnienie jezdni – na tereny przyległe.

6.2. Rozwiązania projektowe

Na całym odcinku remontowanej ulicy roboty prowadzone będą w istniejącym pasie drogowym. Projektowany zakres robót nawiązuje do istniejącego przebiegu drogi, szerokość jezdni jest zmienna a minimalna szerokość drogi w stronę centrum biathlonowego wynosi 3,5m. Całość istniejącej starej nawierzchni bitumicznej należy sfrezować i poddać utylizacji. Na całej długości remontowanej drogi spadek podłużny projektuje się zgodny z istniejącym spadkiem

nawierzchni. Nie zmienia się dotychczasowego przebiegu profilu drogi, istniejące zjazdy są dopasowane do istniejących nowych krawężników granitowych. Przebudowie podlegają wszystkie krawężniki granitowe. Projektuje się krawężniki najazdowe zatopione o wymiarach 15/22/100 oraz krawężniki granitowe zwykłe o wymiarach 15/30/100 wokół nowo projektowanych parkingów.

Projektuje się sześć stanowisk parkingowych o wymiarach 2,5 x 5,0 metrów. Na terenie parkingów należy wykonać korytowanie oraz podbudowę z kamienia łamanego frakcji 0/31,5 grubości 20cm. Nawierzchnia parkingów wykonać z geokraty G4 wypełnionej kruszywem łamanym samoklinującym o frakcji 8 - 16mm.

Odwodnienie pasa drogowego odbywać się będzie poprzez odpowiednio ukształtowane spadki drogowe kierujące wody opadowe do istniejącego rowu.

Przedmiar robót został opracowany na podstawie przeprowadzonej wizji w terenie i wykonanych pomiarów polowych oraz wytycznych Inwestora, z dostosowaniem technologii remontu drogi do obecnych jego możliwości finansowych.

Całkowita długość remontowanego odcinka drogi wynosi ok. 64m.

7. Rozwiązania konstrukcyjne:

a) Konstrukcja drogi głównej:

- warstwa ścieralna z AC11S gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z AC16W gr. 5 cm,
- wyrównanie istniejącej podbudowy z kruszywa 0/31,5 gr. 3 cm
- zagęszczony grunt rodzimy z mieszanki kamiennej do $I_s=0,98$.

grubość projektowanej konstrukcji drogi = 12cm

b) Konstrukcja parkingu:

- nawierzchnia z geokraty G4 wypełnionej kruszywem łamanym samoklinującym o frakcji 8-16mm,
- geowłóknina przeciw chwastom
- podsypka piaskowa gr. 3cm,
- warstwa drenażowa: mieszanka kamiennej frakcji 0/31,5 gr. 15cm
- warstwa nośna: podbudowa z mieszanki kamiennej frakcji 0/31,5 gr. 20cm,
- geowłóknina separacyjna min. 100g/m²
- zagęszczony grunt rodzimy z mieszanki kamiennej do $I_s=0,96$.

grubość projektowanej konstrukcji parkingu = 42cm

Jezdnię główną zakończono krawężnikami granitowymi 15x22 (krawężnik najazdowy). Masę mineralno – bitumiczną układać 1 cm powyżej ustawionych krawężników. Krawężniki granitowe należy ułożyć na ławie betonowej z betonu C12/15 grubości 10 cm. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna grubości około 6 cm podlega frezowaniu i utylizacji. Konstrukcję podbudowy

nawierzchni pozostawić i wyrównać pod układanie masy bitumicznej. Niweleta została poprowadzona z dostosowaniem rzędnych projektowych do rzędnych istniejących krawężników oraz zjazdów na przylegające posesje mieszkańców.

Warstwa podbudowy tłuczniowej stabilizowana mechanicznie powinna posiadać następujące parametry: $E_2 > 120$ MPa oraz wskaźnik zagęszczenia $E_2/E_1 < 2,2$.

8. Uwagi końcowe

Podczas prowadzenia robót budowlanych należy:

- stosować wyłącznie materiały posiadające wymagalne dokumenty dopuszczające te materiały do ich wbudowania tj.:
 - a. certyfikat na znak bezpieczeństwa wykazujący, że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie Polskich Norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych,
 - b. deklarację właściwości użytkowych, zgodności lub certyfikat zgodności z Polską Normą lub aprobatą techniczną, w przypadku wyrobów, dla których nie ustanowiono Polskiej Normy, jeżeli nie są objęte certyfikacją określoną w SST i które spełniają wymogi SST,
- wykonane roboty zinwentaryzować geodezyjnie i zgłosić do odbioru,
- podczas wykonywania robót ziemnych (jeżeli zaistnieją) zwrócić uwagę na możliwość zmian przebiegu sieci podziemnych z inwentaryzacją geodezyjną,
- przed wejściem na teren budowy uzgodnić z gestorami sieci przebieg urządzeń podziemnych,
- o zamiarze przystąpienia do robót Wykonawca powiadomi służby specjalne oraz mieszkańców z tygodniowym wyprzedzeniem o zamiarze prowadzenia robót,
- koszty związane z organizacją ruchu na czas remontu drogi są w gestii Wykonawcy, Wykonawca musi wykonać i uzgodnić projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót (uzgodnić decyzję z Inwestorem zadania) oraz uzgodnić wejścia drogi gminnej w drogę powiatową (decyzję uzgodnić z zarządcą drogi).

Opracował: