

PROJEKT REMONTU DROGI

/do zgłoszenia z art. 29 i 30 prawa budowlanego/

**Remont drogi gminnej w m. Sadowie o dł. 790 mb.
od km 0+000 do km 0+790, dz. ewid. 593**

Adres budowy:

działka o nr ewid.:

593 – położenie: Województwo: świętokrzyskie; Powiat: Opatów; Jednostka ewidencyjna: SADOWIE; Obręb: 15 SADOWIE;

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

- współczynnik kategorii obiektu: (k) 1,0
- współczynnik wielkości obiektu: (w) 1,0

INWESTOR:

**Gmina Sadowie
Sadowie 86
27-580 Sadowie**

JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA:

**Wojciech Dryś – OBSŁUGA INWESTYCJI DROGOWYCH
39-400 Tarnobrzeg; Aleja Warszawska 16B**

Projektant:

<i>Lp.</i>	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Funkcja</i>	<i>Branża</i>	<i>Nr uprawnień</i>	<i>Data</i>	<i>Podpis</i>
1	mgr inż. Wojciech Dryś	Projektant	Drogowa	PDK/0056/POOD/16 uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej	II.2019	

LUTY 2019

SPIS ZAWARTOŚCI:

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Oświadczenie Projektanta
2. Kserokopia uprawnień oraz zaświadczenia o wpisie do Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
3. Opis techniczny

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|--|---|-----------|
| 1. Plan Orientacyjny w skali 1: 13 000 | - | Rys. Nr 1 |
| 2. Mapa Ewidencyjna z zakresem w skali 1 : 5 000 | - | Rys. Nr 2 |
| 3. Przekroje Konstrukcyjne | - | Rys. Nr 3 |

OŚWIADCZENIE

Projekt Remontu Drogi /do zgłoszenia z art. 29 i 30 prawa budowlanego/ na:

Remont drogi gminnej w m. Sadowie o dł. 790 mb. od km 0+000 do km 0+790, dz. ewid. 593

w branży drogowej

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant - mgr inż. Wojciech Dryś

OPIIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania:

- a) Umowa z Gminą Sadowie;
- b) Aktualny podkład mapowy, kopia mapy ewidencyjnej;
- a) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (t. j. Dz.U. 2013 poz. 1129);
- b) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2012, poz. 462 ze zmianami);
- c) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t. j. Dz.U. 2016 poz. 124);
- d) Inne Ustawy, Normy i Normatywy związane z projektowaną inwestycją.
- e) Wizja w terenie.

2. Cel, lokalizacja i zakres opracowania:

Celem opracowania jest sporządzenie projektu na remont drogi gminnej w m. Sadowie o dł. 790 mb. od km 0+000 do km 0+790 (na działce o nr ewid.: 593 – położenie: Województwo: świętokrzyskie; Powiat: Opatów; Jednostka ewidencyjna: SADOWIE; Obręb: 15 SADOWIE) w zakresie: wykonanie robót ziemnych związanych z odcinkowym usunięciem wierzchniej warstwy darniny i profilowaniem w celu wyprowadzenia spadków, z odcinkowym ścięciem przyległych skarp w celu przywrócenia pierwotnej szerokości pasa drogowego oraz z odcinkowym korytowaniem pod odtworzenie warstw konstrukcyjnych, odcinkowe wzmocnienie wraz z wyrównaniem istniejącej nawierzchni jezdni (po uprzednim jej oskardowaniu) poprzez uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie, odcinkowe odtworzenie warstwy odsączającej z rumoszu skalnego i podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, a następnie już na całym odcinku drogi wykonanie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej wraz z wykonaniem skropień międzywarstwowych, wykonanie poboczy gruntowych ulepszonych kruszywem łamanym, w

ramach prac wykończeniowych już na całym odcinku drogi przewidziano plantowanie (wykonanie opaski ziemnej) poza krawędzią pobocza oraz zniwelowanie różnicy wysokościowej na istniejących zjazdach poprzez uzupełnienie kruszywem łamanym.

3. Stan istniejący:

Istniejąca droga obsługuje ruch lokalny stanowiąc dojazd do gruntów rolnych i pojedynczej zabudowy zagrodowej. Istniejąca droga posiada jezdnię o nawierzchni utrwalonej bitumem w złym stanie technicznym o szerokości 3,00 m wraz z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 0,30 m.

Wymieniony odcinek jezdni charakteryzuje się licznymi ubytkami oraz deformacjami nawierzchni.

Początek odcinka to koniec istniejącej nawierzchni bitumicznej w dobrym stanie technicznym w ciągu przedmiotowej drogi, natomiast koniec w km 0+790.

Odwodnienie korpusu drogowego powierzchniowe poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne w kierunku od drogi.

Droga przewidziana do remontu przebiega po istniejącym śladzie zarówno przez tereny niezabudowane, rolnicze (pola, łąki i pastwiska), lokalne nieużytki oraz odcinki w terenie o pojedynczej zabudowie zagrodowej. Remont drogi nie zmieni dotychczasowego przeznaczenia terenu.

Roboty budowlane polegać będą na odtworzeniu stanu pierwotnego przy zastosowaniu wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym. W wyniku wykonania robót objętych przedmiotowym remontem nie nastąpi podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi.

Całość zadania mieści się w granicach działki stanowiącej pas drogowy (istniejąca droga), która jest własnością inwestora (działka o nr ewid. 593).

Konfiguracja terenu: teren równiny i pagórkowaty.

Charakterystyka ruchowa: droga dojazdowa – D, kategoria ruchu KR 1.

4. Wytyczne do remontu w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

4.1. Dane techniczne:

Klasa drogi	-	D - dojazdowa;
Kategoria ruchu	-	KR 1
Obciążenie nawierzchni	-	80 kN/oś
Szerokość jezdni jednopasowej	-	3,00 m

Szerokość poboczy gruntowych	-	2 x 0,30 m;
Pochylenie poprzeczne jezdni	-	2% (spadek jednostronny);
Pochylenie poprzeczne poboczy	-	2% i 8% (spadek jednostronny);

4.2. Plan sytuacyjny:

Szerokość remontowanej drogi – jednopasowej to 3,00 m o nawierzchni bitumicznej – zgodnie z załączonymi Przekrojami Konstrukcyjnymi.

Na remontowanej drogi zakłada się obustronne pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie na szerokość 0,30 m.

4.3. Profil podłużny:

Niweletę jezdni wpisano w istniejącą konfigurację terenu i dopasowano do istniejącego zagospodarowania terenu. Przy wykonywaniu warstwy wyrównawczej należy zwrócić uwagę na zniwelowanie lokalnych zaniżeń profilu drogi.

4.4. Przekrój konstrukcyjny:

Na remontowanej drodze zakłada się obustronne pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie na szerokość 0,30 m (gr. 7 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm).

Przekrój nawierzchni jezdni jednopasowej o spadku jednostronnym o wartości 2%. Spadek poboczy gruntowych jednostronny w kierunku do i od jezdni to 2% i 8%, zgodnie z załączonymi Przekrojami Konstrukcyjnymi.

Na remontowanej drodze założono:

- od km 0+000 do km 0+290 wzmocnienie wraz z wyrównaniem istniejącej nawierzchni kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm wraz z zaklinowaniem kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm, średnia grubości warstwy po zagęszczeniu 20 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 4 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 3 cm, pomiędzy warstwami należy wykonać skropienia międzywarstwowe przy użyciu emulsji asfaltowej;
- od km 0+290 do km 0+790 założono korytowanie pod kompleksowe odtworzenie ubytków warstw istniejącej nawierzchni wraz z warstwami podbudowy, wykonanie warstwy odsączającej z piasku/rumoszu skalnego gr. 15 cm, a następnie wykonanie

podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm wraz z zaklinowaniem kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm, grubość warstwy 20 cm; oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 4 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 3 cm, pomiędzy warstwami należy wykonać skropienia międzywarstwowe przy użyciu emulsji asfaltowej

Szczegółowy zakres prac zgodnie z przedmiarem robót do wykonania w części kosztorysowej.

4.5. Odwodnienie:

Odwodnienie korpusu drogowego powierzchniowe poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne w kierunku od drogi.

4. Konstrukcje nawierzchni – dla podłoża G1 (moduł sprężystości (wtórny) nie mniejszy niż 100 MPa):

Jezdnia od km 0+000 do km 0+290:

- 3 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- śr. 20 cm - wzmocnienie wraz z wyrównaniem istniejącej nawierzchni kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm wraz z zaklinowaniem kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm (**UWAGA: całość warstwy układana mechanicznie rozcielnikiem, grubość układanej warstwy w każdym miejscu nie może być mniejsza niż 15 cm**)
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna w bardzo złym stanie technicznym (liczne wykruszenia i ubytki)

Jezdnia od km 0+290 do km 0+790:

- 3 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- 20 cm - nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm wraz z zaklinowaniem kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm
- 15 cm - warstwa odsączająca z piasku/rumoszu skalnego

Pobocze gruntowe:

- 7 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana o uziarnieniu 0-31,5 mm

5. Wpływ inwestycji na środowisko.

Przedmiotowe zadanie zlokalizowane jest na całej swojej długości poza obszarem NATURA 2000.

Remont drogi gminnej w m. Sadowie o dł. 790 mb. od km 0+000 do km 0+790, dz. ewid. 593 (na działce o nr ewid.: 593 – położenie: Województwo: świętokrzyskie; Powiat: Opatów; Jednostka ewidencyjna: SADOWIE; Obręb: 15 SADOWIE) **nie kwalifikuje się** do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 71).

Realizacja przedmiotowego zadania ma charakter lokalny, i nie wpłynie w znacznym stopniu na istniejące środowisko i nie naruszy istniejących stosunków wodnych. Wykonanie nawierzchni jezdni drogi z mieszanki mineralno-bitumicznej, obustronnych poboczy na szerokości 0,30 m poprawi płynność ruchu samochodowego, a co za tym idzie zmniejszy się emisja spalin oraz obniży lokalnie stężenie substancji zanieczyszczających: CO, CO₂, CH, NO, Pb, SO₂, poprzez zwiększenie drożności systemu komunikacyjnego. Poprawie ulegnie również bezpieczeństwo ruchu samochodowego. Poprawi się również dostępność i funkcjonalność przedmiotowego urządzenia komunikacyjnego oraz ograniczenie uciążliwości wynikającej z hałasu powodowanych przez mało płynny ruch samochodowy (wprawdzie ruch drogowy będzie emitował hałas i wibracje, to będą one jednak mniejsze niż w przypadku pozostawienia drogi w obecnym stanie technicznym). Wykonanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych poprawi odwodnienie terenu. Wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo. Ze względu na przeznaczenie (ruch lokalny) większość zanieczyszczeń będzie miała charakter organiczny, a ich ilość nie będzie istotnie wpływać na czystość wody. Wykonanie całości inwestycji poprawi bezpieczeństwo, estetykę terenu i zwiększy jego atrakcyjność gospodarczą. Ze względu na wielkość i rodzaj inwestycji nie wpłynie ona negatywnie na obszar, na którym jest zlokalizowana. Planowane do realizacji przedsięwzięcie nie przebiega przez parki narodowe. Realizacja planowanego zamierzenia nie stanowi zagrożenia dla systemów korytarzy, ciągów i powiązań ekologicznych, umożliwiających swobodne przemieszczanie się zwierząt. Na terenie planowanej inwestycji oraz w najbliższym sąsiedztwie nie występują stanowiska roślin chronionych. Planowane do realizacji prace budowlane nie spowodują realnego zagrożenia dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi, nie spowodują zmian w przyrodzie nieożywionej – wszelkie

stosunki geobotaniczne zostaną zachowane; również stosunki glebowe i wodne nie zostaną zmienione; realizacja projektu nie będzie mieć żadnego wpływu na klimat, dobra materialne oraz dobra kultury. W związku z realizacją inwestycji nie zachodzi naruszenie interesów osób trzecich, zarówno w związku z przepisami ochrony środowiska jak i przepisami budowlanymi. Powstałe w wyniku prac budowlanych oraz eksploatacji dróg odpady będą typowymi odpadami powstającymi w budownictwie drogowym i nie stanowią zagrożenia dla środowiska, przy zachowaniu ich właściwego składowania i powtórnego wykorzystania.

Planowana inwestycja nie znajduje się również na obszarze wpisanym do rejestru zabytków.

6. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Informuję, że przedmiotowe zadanie jest inwestycją, która nie wymaga sporządzenia Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia.

Powyższe wynika z faktu, że rodzaje robót budowlanych objętych zadaniem nie wchodzi w skład szczegółowego zakresu rodzajów robót budowlanych, stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi wymienionych w § 6 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – Dz. U. Nr 120, poz. 1126.

7. Obszar oddziaływania inwestycji

Obszar oddziaływania przedmiotowej inwestycji zamknie się w granicy działki stanowiącej pas drogowy tj. działka oznaczona nr ewidencyjnym: **593**.

Opracował: