

**TEMAT:**        Remont drogi gminnej nr 119903D  
                      we wsi Goszów (gmina Stronie Śl.)

**INWESTOR:**    Gmina Stronie Śląskie

**PROJEKTANT:** Aleksander Stefaniszyn

**STADIUM :** **PROJEKT**  
**BUDOWLANY**

Egz. nr 1

*Styczeń 2023 r.*

## **SPIS TREŚCI**

1. Strona tytułowa
2. Spis treści
3. Dane projektanta wraz kopią uprawnień projektowych oraz oświadczenie
4. Opis techniczny
  - 4.1. Przedmiot robót remontowych
  - 4.2. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe
  - 4.3. Stan istniejący
  - 4.4. Stan projektowany
5. Tabele obliczeniowe
6. Przedmiar robót
7. Kosztorys ślepy
8. Część rysunkowa
  - 8.1.1. Rys. nr 1 – Wrys z mapy ewidencji gruntów
  - 8.1.2. Rys. nr 2 – Plan sytuacyjny – odc. 1
  - 8.1.3. Rys nr 3 – Plan sytuacyjny – odc. 2
  - 8.1.4. Rys. nr 4 – Plan sytuacyjny – odc. 3
  - 8.1.5. Rys. nr 5 – Przekroje poprzeczne

### **3. DANE PROJEKTANTA:**

Inż. Aleksander Stefaniszyn, 57-300 Boguszyń 18 (gmina Kłodzko, woj. dolnośląskie)

Nr uprawnień projektowych: UAN. V-7342/3/221/94 z 30.12.1994 r.

## **OŚWIADCZENIE**

Na podstawie art. 20 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane (z późniejszymi zmianami oświadczam, że niniejszy Projekt Budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Boguszyń, 26.01. 2023 r.

.....

## **4. OPIS TECHNICZNY**

### **4.1 Przedmiot robót remontowych**

Przedmiotem niniejszej dokumentacji projektowej jest remont drogi gminnej nr 119903D położonej na działkach nr 35/2, 33/2, 36/1, 38/4, 48/2, 47/2, 50/2, 55/2, 58/2, 72, 67/3, 67/2, 65/2 oraz 68/5 we wsi Goszów.

Remontowany odcinek rozpoczyna się skrzyżowaniem z drogą powiatową Stronie Śląskie – Goszów – Stary Gierałtów – Nowy Gierałtów – Bielice, która biegnie równolegle do koryta rzeki Biała Łądecka, po jej północnej stronie. Droga gminna nr 119903D biegnie równolegle do drogi powiatowej, lecz po południowej stronie koryta rzeki i kończy się również w pobliżu kolejnego skrzyżowania z drogą powiatową. Przebieg drogi został pokazany na rys. nr 1 – wyrysie z mapy ewidencyjnej.

Łączna długość remontowanego odcinka drogi wynosi 1196 m.

### **4.2. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe**

Podstawą do wykonania projektu budowlanego są następujące dokumenty, opracowania i akty prawne:

- mapa zasadnicza sytuacyjno-wysokościowa w skali 1 : 500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430 z dnia 14.05.1999 r.) z późniejszymi zmianami,
- pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane przez projektanta.

### **4.3. Stan istniejący**

Trasa przedmiotowej drogi gminnej prowadzi na wysokości od 490 m n.p.m. do 510 m n.p.m., wśród rozproszonej zabudowy. Na całej długości odcinka droga ta ma nawierzchnię asfaltową o szerokości 3,00 do 3,60 m, z lokalnymi poszerzeniami do 5,90 m (mijanki). Nawierzchnia jest w stanie złym. Częściowo jest to związane z jej wyeksploatowaniem (patrz: tabela nr 4), na kilku odcinkach z brakiem nośności – odcinki te zestawiono w tabeli nr 6.

Jezdni towarzyszą pobocza gruntowe o szerokości od 0,50 m do 1,00 m. Zestawienie szerokości jezdni i poboczy znajduje się w dalszej części dokumentacji projektowej, w tabeli nr 1.

W kilku miejscach zinwentaryzowano elementy odwodnienia: przepusty, rowy oraz ścieki z korytek betonowych (patrz: tabele nr 2 i 3), ale w większości odwodnienia brak. Szczególnie widać to na odcinku od km 0+820 do km 0+912, gdzie prawa krawędź jezdni jest spękana i zdeformowana (odcinki te zestawiono w tabeli nr 6). Przyczyną jest najprawdopodobniej napływ wód gruntowych z położonej powyżej, po prawej stronie, łąki i – w konsekwencji - utrata nośności warstw konstrukcyjnych.

Ścieki z korytek betonowych są również w stanie złym, a rowy wymagają renowacji (patrz: tabela nr 2). Natomiast istniejące przepusty (szt.4) są drożne, lecz dwa z nich wymagają oczyszczenia (patrz: tabela nr 3). W końcowej części odcinka w jezdni zamontowano odwodnienie liniowe, które jako zbędne należy zdemontować.

Zjazdy do posesji i na drogi boczne w większości nie są utwardzone i nie posiadają nawierzchni. Zostały one zinwentaryzowane, ich zestawienie znajduje się w tabeli nr 5.

#### **4.4. Stan projektowany**

Projektowane roboty remontowe mają na celu wykonanie trwałej jezdni z betonu asfaltowego z jednoczesnym wzmocnieniem jej konstrukcji tak, by osiągnąć minimalne parametry charakterystyczne do wymogów dla drogi klasy D. Również tam, gdzie pozwala na to szerokość pasa drogowego, zostaną udrożnione elementy odwodnienia.

Na całym odcinku jezdnia będzie mieć dotychczasową szerokość – tak, jak to pokazano w tabeli nr 1. Pobocza zostaną uzupełnione i wyprofilowane do normatywnych pochyłości poprzecznych tak, by wody opadowe odprowadzić poza korpus drogowy. Wyszczególnienie niezbędnych do wykonania robót zamieszczono w przedmiarze robót.

##### **4.4.1. Jezdnia i pobocza**

Na całym odcinku należy sfrezować istniejącą nawierzchnię, a pozyskany w ten sposób destrukta zostanie zmagazynowany i wykorzystany do uzupełnienia poboczy.

We wskazanych w tabeli nr 4 lokalizacjach należy rozebrać istniejące warstwy konstrukcyjne i w to miejsce ułożyć nową podbudowę z kruszywa łamanego 0/63 o grubości 20 cm, czyli wykonać częściową wymianę podbudowy.

Z kolei tam, gdzie uszkodzenia nawierzchni nie wskazują na utratę nośności, lecz na zużycie warstw jezdnych, przewidziano ułożenie warstwy wzmacniająco-profilującej z kruszywa łamanego 0/31,5 o średniej grubości 10 cm.

Na tak przygotowanym podłożu należy wykonać dwuwarstwową nawierzchnię bitumiczną: warstwę wiążącą z mieszanki AC 16W o grubości 7 cm, a następnie warstwę ścieralną z mieszanki AC 11S o grubości 5 cm. Dla zapewnienia szczepności pakietu bitumicznego bezpośrednio przed układaniem warstwy ścieralnej warstwę wiążącą należy skropić emulsją asfaltową w ilości 0,2 kg/m<sup>2</sup> w przeliczeniu na zawartość czystego asfaltu. UWAGA! Nie należy kropić podłoża pod warstwę wiążącą.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni nastąpi poprzez odpowiednio ukształtowane pochylenia poprzeczne jezdni oraz poboczy. Pochylenie jednostronne jezdni powinno wynosić 2,0 %, a zwrot pochylenia pokazano na rysunkach nr 2, 3 i 4. Natomiast pobocza powinny mieć pochylenia poprzeczne 5 – 6 %. Jeżeli nie będzie można wykorzystać destrukta pozyskanego po sfrezowaniu starej nawierzchni zamiennie można użyć kruszywo łamane 0/31,5.

#### **4.4.2. Odwodnienie**

W celu przywrócenia nośności warstw konstrukcyjnych od km 0+820 do km 0+912 zaprojektowano ułożenie warstwy z kruszywa łamanego 63/120 drenującej podłoże o grubości 60 cm. Zostało to pokazane na rysunku nr 5 „Przekroje konstrukcyjne”. Warstwy tej nie należy wykonywać z kruszywa dolomitowego, które w kontakcie z wodą ma tendencję do lasowania się.

Istniejące rowy przydrożne należy poddać renowacji poprzez pogłębienie dna oraz przycięcie skarp. Zestawienie rowów podano w tabeli nr 2.

W ramach remontu ścieków przykrawędziowych stare korytka ściekowe należy rozebrać, a nowe ułożyć na ławie betonowej. Lokalizację ścieków przewidzianych do remontu wyszczególniono w tabeli nr 3, podobnie jak i przepustów wymagających oczyszczenia.

## **9. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

Rys. nr 1 - Wrys z mapy ewidencji gruntów – Skala 1 : 2.000

Rys. nr 2 – Plan sytuacyjny, odc. 1 – Skala 1 : 500

Rys. nr 3 – Plan sytuacyjny, odc. 2 – Skala 1 : 500

Rys. nr 4 – Plan sytuacyjny, odc. 3 – Skala 1 : 500

Rys. nr 5 – Przekroje poprzeczne