

# PROJEKT WYKONAWCZY

## **REMONT DROGI GMINNEJ NR 105 706 B: *droga krajowa nr 63 - Siemień Nadrzeczny* *droga powiatowa nr 23 374 B***

**Inwestor:** Gmina Łomża  
ul. Marii Skłodowskiej – Curie 1A, 18-400 Łomża

**Obiekt:** REMONT DROGI GMINNEJ NR 105 706 B: droga krajowa nr 63 - *Siemień Nadrzeczny* droga powiatowa nr 23 374 B

**Działki, na których realizowane będzie zadanie:** 301 (obręb Siemień Nadrzeczny).

**OPRACOWAŁA:**

**mgr inż. Elżbieta Leszczyńska**

maj 2010 rok

**Zawartość opracowania**  
**projekt wykonawczy uproszczony na zadanie**  
**REMONT DROGI GMINNEJ NR 105 706 B: *droga krajowa nr 63 - Siemień***  
***Nadrzeczny droga powiatowa nr 23 374 B***

**1. Część opisowa**

– Zawartość opracowania	str. 1
– Oświadczenie projektanta	str. 2
– Opis techniczny	str. 3 – 6
– Uprawnienia projektanta	str. 7 – 8
– Zaświadczenie o przynależności projektanta do PIIB	str. 9
– Wypis z rejestru gruntów	str. 10
– Przedmiar robót	str. 11 – 12

**2. Część rysunkowa**

– lokalizacja zadania – szkic	rys. nr 1
– projekt zagospodarowania terenu – skala 1:1000	rys. nr 2.1 – 2.2
– przekrój poprzeczny konstrukcyjny – 1:50	rys. nr 3

Łomża dn. 31 maja 2010 r.

## OŚWIADCZENIE

Stosownie do art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 2004r. – Prawo budowlane oświadczam, że projekt wykonawczy uproszczony na zadanie **REMONT DROGI GMINNEJ NR 105 706 B: droga krajowa nr 63 - Siemień Nadrzeczny droga powiatowa nr 23 374 B** wykonany na zlecenie Gminy Łomża został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

### AUTOR PROJEKTU:

**MGR INŻ. ELŻBIETA LESZCZYŃSKA** – UPR. BUD. ŁOM. 41/88

— SPECJALNOŚĆ KONSTRUKCYJNO – INŻYNIERYJNA – ZAKRES – DROGI

**OPIS TECHNICZNY**  
**do projektu budowlanego**  
**remontu drogi gminnej nr 105 706 B *droga krajowa nr 63 – Siemień Nadrzeczny***  
***droga powiatowa nr 23 374 B* od km rob. 0+000,00 do km rob. 2+775,00**

**1. Podstawa opracowania :**

1. Umowa z Inwestorem, to jest Gminą Łomża,
2. Mapa zasadnicza terenu przedsięwzięcia w skali 1 : 1000,
3. Pomiary w terenie i analiza miejscowych warunków zamierzenia objętego projektem,
4. Uzgodnienia projektanta z Inwestorem i właścicielami urządzeń infrastruktury technicznej,
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.

**2. Przedmiot i zakres opracowania :**

Opracowanie niniejsze dotyczy wykonania uproszczonego projektu wykonawczego na remont drogi gminnej nr 105 706 B *droga krajowa nr 63 – Siemień Nadrzeczny* *droga powiatowa nr 23 374 B* – w lokalizacji od km rob. 0+000,00 do km rob. 2+775,00.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na działce nr 301 (obręb Siemień Nadrzeczny).

W zakresie robót objętych niniejszym projektem znajduje się wykonanie następujących robót:

- Wykonanie poszerzenia podbudowy na całej długości – z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie,
- Wykonanie warstwy wiążąco – wyrównawczej na poszerzeniach,
- Wykonanie bitumicznej warstwy ścieralnej jezdni na całej długości – o szerokości 5,00 m.

**3. Opis stanu istniejącego :**

Istniejąca droga jest zliczona do sieci dróg gminnych w gminie Łomża, powiat łomżyński, województwo podlaskie.

Pas drogowy ma zmienną szerokość ok. 6,00 m.

Na całym projektowanym odcinku jest nawierzchnia bitumiczna – częściowo z masy mineralno – bitumicznej, a częściowo z potrójnego powierzchniowego utwardzenia grysami bazaltowymi i emulsją. Droga jest w bardzo złym stanie technicznym – ma wiele przełomów i łat wykonanych metodą powierzchniowego utwardzenia – zdeformowana i skoleinowana zarówno w przekroju podłużnym, jak i poprzecznym. Na przeważającej długości krawędzie jezdni są wykruszone, przez co jezdnie zwęża się miejscami do ok. 3,00 metrów. Jezdnia ma zmienną szerokość – od ok. 3,00 m do ok. 4,80 m.

Oś i profil podłużny na całym odcinku jest dostosowany do istniejącego zagospodarowania i tak ukształtowany, że nie wymaga wprowadzania znacznych zmian.

Wody opadowe spływają powierzchniowo na okoliczne tereny.

W pasie drogowym i na przyległych działkach istnieje infrastruktura techniczna, a mianowicie:

- linia kablowa energetyczna,
- napowietrzna linia energetyczna,
- wodociąg.

Droga na odcinku od km 0+000 do ok. km 2+600 zlokalizowana jest na terenie rolniczym, a od ok. km 2+600 do km 2+775 – na terenie zabudowanym. Jest to budownictwo zagrodowe wsi Siemień Nadrzeczny. Ogrodzenia nie kolidują z projektowanym zakresem robót.

#### **4. Planowany zakres inwestycji :**

W ramach robót objętych niniejszym projektem planuje się wykonanie następujących prac:

1. Wykonanie poszerzenia do 5,20 m podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie – **3 556,40 m<sup>2</sup>**,
2. Wykonanie warstwy wiążącej z masy mineralno – asfaltowej standard III – na poszerzeniach do uzyskania szerokości 5,10 m na całej długości – **3 343,00 m<sup>2</sup>**,
3. Wykonanie warstwy ścieralnej z masy mineralno – asfaltowej standard II – o szerokości 5,00 m – **13 875,00 m<sup>2</sup>**,
4. Remont poboczy poprzez ich ścięcie lub uzupełnienie pospółką, ze spadkami poprzecznymi do 6,0 % w stronę pól – **4 162,50 m<sup>2</sup>**.

#### **5. Rozwiązania projektowe:**

Przy opracowywaniu założeń projektowych, uzgodniono z Inwestorem parametry drogi. **Całość projektowanego zakresu robót mieści się w wyznaczonym geodezyjnie pasie drogowym.** W oparciu o te ustalenia oraz w wyniku analizy lokalizacji istniejącego w pasie drogowym uzbrojenia technicznego, zaprojektowano budowę drogi w zakresie opisanym wyżej i uwzględnionym szczegółowo w przedmiarze robót, stanowiącym integralną część dokumentacji. Parametry drogi zgodne są z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Po wykonaniu remontu droga będzie miała następujące parametry:

- **klasa drogi – L,**
- **prędkość projektowa – 30 km/godz.**
- **przekrój – szlakowy,**
- **szerokości jezdni – 5,00 m,**
- **łuki poziome istniejące**
- **spadek poprzeczny jezdni na prostej – dwustronny, daszkowy 2,0 %**
- **pobocza szerokości 0,50 – 0,75 m,**
- **spadek poprzeczny poboczy – 6,0 %.**

Szczegółowe rozwiązania sytuacyjne i parametry poszczególnych elementów pasa drogowego znajdują się w części rysunkowej – na rysunku nr 2 – *projekt zagospodarowania terenu.*

##### **5.2.Konstrukcja:**

Projektuje się konstrukcję nawierzchni **jezdni na poszerzeniach** jak dla ruchu KR1 na podłożu G1 o module sprężystości nie mniejszym niż 100 MPa – zgodnie z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – załącznik nr 5:

- warstwa wiążąca z masy mineralno – asfaltowej standard III – grubości 4 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie – grubości 20 cm.

Na całym zakresie robót projektuje się **wykonanie nowej warstwy ścieralnej** z masy mineralno – bitumicznej o grubości 4 cm.

**Pobocza** będą miały po remoncie następującą konstrukcję:

- żwir 8/16 mm rozścielany ręcznie i zagęszczony walcami wibracyjnymi – grubość 8 cm.

UWAGA: materiał na uzupełnienie poboczy należy pozyskać z korytowania pod poszerzenie jezdni.

Spadek poprzeczny poboczy – 6,0 %, szerokość – 0,50 – 0,75 m.

**UWAGA: przed przystąpieniem do wykonywania warstw konstrukcyjnych na poszerzeniu należy zagęścić podłoże do uzyskania wskaźnika zagęszczenia = 0,97**

Szczegółowe rozwiązania konstrukcyjne pokazane zostały w części rysunkowej na rysunku nr 3 – *przekrój poprzeczny konstrukcyjny*.

### **5.3. Rozwiązania wysokościowe:**

Ze względu na to, że przedmiotem zamierzenia jest – przede wszystkim – wykonanie nowej nawierzchni na całym odcinku, nie projektuje się zmian wysokościowych istniejącej jezdni. Jedyną zmianą będzie podniesienie niwelety o grubość warstwy ścieralnej.

### **5.4. Odwodnienie**

Odwodnienie jezdni pozostanie nadal powierzchniowo – bezpośrednio z jezdni poprzez pobocza. Uwzględniając ustalenia z Inwestorem i warunki terenowe oraz wymagania rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, projektuje się pobocza o szerokości od 0,50 do 0,75 m ze spadkami poprzecznymi 6,00 %. Zmienna szerokość poboczy wynika z konieczności zmieszczenia się ze wszystkimi elementami w pasie drogowym.

## **6. Organizacja ruchu:**

W związku z wykonaniem jedynie nowej nawierzchni bitumicznej – bez zmiany statusu żadnego skrzyżowania z drogami krzyżującymi się z projektowanym zakresem robót – **oznakowanie drogi pozostaje bez zmian**.

W niniejszym projekcie nie opracowuje się projektu organizacji ruchu na czas budowy. Ten projekt winien opracować wykonawca robót, który będzie planował technologię prowadzenia robót.

Ze względu na znaczenie drogi i istniejące zagospodarowanie terenu, zaleca się, aby roboty drogowe prowadzić przy częściowym zajęciu pasa drogowego, a nową nawierzchnię – metodą półłukowego zajęcia jezdni.

## **7. Bilans terenu:**

Projektowane roboty związane z budową drogi mieszczą się w granicach istniejącego pasa drogowego wyznaczonego geodezyjnie.

## **8. Organizacja robót:**

Kolejność prac związanych z remontem drogi pozostawia się do zorganizowania przez wykonawcę robót, jednak zaleca się następującą kolejność:

1. wykonanie wykopu pod poszerzenia po jednej stronie jezdni, a następnie po drugiej. **ZE WZGLĘDU NA SZEROKOŚĆ ISTNIEJĄCEJ JEZDNI NIE NALEŻY WYKONYWAĆ TYCH ROBÓT JEDNOCZEŚNIE PO OBU STRONACH,**
2. zagęszczenie podłoża na poszerzeniach,
3. wykonanie podbudowy na poszerzeniach,
4. wykonanie warstwy wyrównawczo – wiążącej,
5. wykonanie warstwy ścieralnej,
6. remont poboczy poboczy.

## **9. Urządzenia obce:**

Projektowany zakres robót remontowych nie wymaga przebudowy sieci infrastruktury technicznej.

#### **10. Zieleń:**

Na terenie objętym opracowaniem nie planuje się nasadzeń nowych drzew. Nie ma też wycinki drzew.

#### **11. Wpływ inwestycji na środowisko:**

Wykonanie objętego niniejszym projektem remontu drogi poprawi stan środowiska. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej na jezdni zmniejszy zapylenie i poprawi odwodnienie terenu. Nie zwiększy się też emisja spalin i innych zanieczyszczeń.

#### **12. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia:**

W niniejszym opracowaniu nie sporządza się informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, bowiem – zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – projektowany zakres robót nie kwalifikuje remontu drogi do robót budowlanych, dla których sporządzenie informacji jest wymagane.

#### **13. Uwagi końcowe:**

Podczas prowadzenia robót należy przestrzegać przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy – ze szczególnym uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa robót prowadzonych w pasie drogowym podczas prowadzenia robót bez wyłączania jezdni z ruchu.

Wykonawca robót winien – przed przystąpieniem do robót – posiadać zatwierdzony projekt organizacji ruchu na czas robót, w którym będzie uwzględnione ich etapowanie oraz sposób prowadzenia.

**Autor opracowania:**