


<b>MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH NIE WYMAGAJĄCYCH POZWOLENIA NA BUDOWĘ</b>				
RODZAJ, ZAKRES I SPOSÓB WYKONYWANIA ROBÓT BUDOWLANYCH				
Nazwa inwestycji:	<b>Przebudowa drogi wewnętrznej w m. Grabowiec na odcinku od km 0+129 do km 0+237, dł. 0,108 km</b>			
Klasa techniczna drogi:	D – dojazdowa			
Inwestor, zarządca drogi:		Gmina Łaziska 24-335 Łaziska, Łaziska 76		
Opracowanie:		NESTON PROJEKT — Dominik Słotwiński 24-320 Poniatowa, Trzebieszka 6A		
Branża drogowa:	Dawid Gierak - upr. bud. nr LUB/0266/PBD/20			
Adres obiektu:	Obręb:	03-Grabowiec:	34, 39/1, 40/1, 42/1, 42, 45, 46, 44, 61, 35	Powiat Opolski, woj. lubelskie
	Jednostka ewidencyjna:	061204_2 ŁAZISKA		
Kategoria obiektu:	XXV			
Podstawa opracowania:	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. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.)			
Data:	VIII.2021 r.			

**ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:**

01	Podstawa opracowania	3
02	Przedmiot i zakres inwestycji	3 – 4
03	Stan istniejący, założenia projektowe	5
04	Stan projektowany	5 – 7
	a) rozwiązania w planie sytuacyjnym	5
	b) parametry techniczne	5
	c) rozwiązania konstrukcyjne	6
	d) odwodnienie drogi	6
	e) technologia	6 – 7
05	Urządzenia podziemne	7
06	Organizacja ruchu	7
07	Inne uwagi	7

**CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

Rys. nr 1	PLAN ORIENTACYJNY	Skala 1 : 25 000	8
Rys. nr 2	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	Skala 1 : 1000	9
Rys. nr 3	PRZEKROJE POPRZECZNE KONSTRUKCYJNE	Skala 1 : 50	10
Rys. nr 4	SZCZEGÓŁ A	Skala 1 : 10	11

**DOKUMENTY FORMALNE**

01	Uprawnienia budowlane	12
02	Przynależność do LOIIB	13

## 01 — Podstawa opracowania

- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane (Dz.U.2020.1333 t.j. z dnia 2020.08.03),
- ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U.2021.1376 t.j. z dnia 2021.07.29),
- 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.2016.124 t.j. z dnia 2016.01.29),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U.2013.1129 t.j. z dnia 2013.09.24),
- mapa zasadnicza, skala 1 : 1000,
- obowiązujące normy, przepisy techniczne,
- pomiary terenowe.

## 02 — Przedmiot i zakres inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest planowana do realizacji przebudowa drogi wewnętrznej położonej na działkach nr ew. 34, 39/1, 40/1, 42/1, 42\*, 45, 46, 44, 61, 35 w m. Grabowiec, gm. Łaziska na odcinku od km 0+129 do km 0+237, długości 108,00 mb.

Zakres robót obejmuje wykonanie m.in.:

### a) pomiary liniowe na istniejącej drodze wewnętrznej

roboty pomiarowe w tym odtworzenie trasy drogi w terenie równinnym

### b) roboty ziemne, odkrycie krawędzi w tym lokalne odhumusowanie istn. nawierzchni gruntowej wzmocnionej kruszywem kamiennym

### c) podbudowa z kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie

w-wa dolna jako wyrównanie istn. nawierzchni gruntowej wzmocnionej mieszaniną kruszyw kamiennych oraz żużla stalowniczego w latach ubiegłych - fr. 0-31,5mm, śr gr. 10cm  
w-wa górna podbudowy z KŁSM fr. 0-31,5mm gr. 10cm

### d) nawierzchnia z betonu asfaltowego

warstwa wiążąca AC11W 50/70, gr. warstwy po zagęszczeniu 4 cm, szer. 3,30m  
warstwa ścieralna AC8S 50/70, gr. warstwy po zagęszczeniu 3 cm, szer. 3,20m  
nawierzchnia zmiennej szerokości na odcinku: 0+091 - 0+108, dł. 17,00m (3,20 - 6,00m)

### e) pobocza z mieszanki kruszyw o uziarnieniu 0-31,5mm o grubości po zagęszczeniu

śr. 15 cm, szer. 0,50m

**f) włączenia (zjazdu na posesje z kruszyw kamiennych)** stabilizowanych mechanicznie (fr. 0-31,5mm, gr. 15cm)

Całość wybudowana na istniejącej nawierzchni gruntowej wzmocnionej lokalnie kruszywem kamiennym oraz żużlem stalowniczym. Nawierzchnia zdeformowana, zastoiska wody, ubytki. Inwestycja zrealizowana zostanie bez zmian lokalizacyjnych po istniejącym śladzie.



### 03 — Stan istniejący, założenia projektowe

Teren objęty opracowaniem położony jest w województwie lubelskim, na terenie gminy Łaziska w m. Grabowiec (Powiat Opolski). Droga wewnętrzna na początkowym odcinku łączy się z nawierzchnią drogi w dobrym stanie technicznym (przyjęto km 0+000, rzeczywisty ewidencyjny pikietaż 0+129), zaś na końcowym odcinku objętym przebudową stanowi dojazd do posesji (przyjęto km 0+108, rzeczywisty ewidencyjny 0+237). Droga przebiega w sąsiedztwie zabudowy zagrodowej oraz wśród sadów. Droga pełni funkcję dojazdu do gospodarstw domowych. W połączeniu z pozostałymi drogami gminnymi oraz drogą powiatową nr 2604L stanowi zwarty ciąg komunikacyjny przebiegający przez miejscowości Las Dębowy, Grabowiec, Wrzelów-Kol.

Droga posiada przekrój szlakowy, nawierzchnię gruntową wzmocnioną kruszywem kamiennym oraz żużlem stalowniczym, szerokości 3,10 – 3,50m oraz pobocza gruntowe zmiennej szerokości.

Droga położona na odcinkach prostych oraz łukach poziomych. Przekrój drogi: 1 x 1 (liczba jezdni x liczba pasów ruchu).

Przebudowa drogi wewnętrznej w m. Grabowiec wynika z konieczności dostosowania drogi do wymagań technicznych oraz parametrów użytkowych drogi w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz podniesienia standardu jazdy mieszkańcom.

Nawierzchnia drogi jest w złym stanie technicznym (podłużne oraz poprzeczne deformacje, ubytki, zastoiska wody) co powoduje utrudnienia w odbywającym się ruchu kołowym. W ramach przebudowy ujednolicona zostanie szerokość jezdni (3,20m) oraz poboczy z kruszyw kamiennych 0,50m.

W związku z powyższym, konieczna jest przebudowa drogi wewnętrznej celem podniesienia standardu technicznego drogi w konsekwencji poprawienia komfortu jazdy oraz najistotniejsze – poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### **04 — Stan projektowany**

##### **a) rozwiązanie w planie sytuacyjnym**

Całość inwestycji zrealizowana zostanie w jednym etapie wg pikietaża roboczego: 0+000 – 0+108, dł. 0,108 km.

Utrzymano istniejącą geometrię drogi. Planowana do realizacji przebudowa drogi w całości przebiega po istniejącym śladzie. Droga położona na odcinkach prostych (0+026 - 0+040, 0+075 - 0+108) oraz łukach poziomych (0+000 - 0+026, 0+040 - 0+075).

##### **b) parametry techniczne drogi wewnętrznej po przebudowie**

klasa techniczna drogi wg stanu:	D – dojazdowa
nośność drogi po przebudowie:	nie dotyczy
grupa nośności podłoża gruntowego:	G2
prędkość projektowa Vp:	50km/h
długość odcinka do przebudowy:	0,108 km
pikietaż rzeczywisty – ewidencyjny:	0+129 – 0+237
kategoria ruchu:	KR1
przekrój drogi:	szlakowy
szerokość jezdni:	3,20m*
szerokość poboczy z kruszywa:	2x0,50m
* jezdnia o jednym pasie ruchu, przeznaczonym do ruchu w obu kierunkach zgodnie z § 14 ust. 3. Rozporządzenia 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. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.)	

**c) rozwiązania konstrukcyjne** infrastruktury drogowej przedstawiono w części rysunkowej (rys. nr 3 – 4).

**d) odwodnienie drogi powierzchniowe** za pośrednictwem spadków podłużnych oraz poprzecznych,

**e) technologia wykonania robót**

podbudowa z mieszanek kruszywa niezwiązanego - kruszywo naturalne łamane o uziarnieniu 0-31,5mm (w-wa dolna jako wyrównanie podbudowy śr. gr. 10cm), 0-31,5 mm (w-wa górna gr. 10cm)

mieszanka kruszywa rozłożona metodą zmechanizowaną przy użyciu rozkładarki elektronicznie sterowanej, rozkładana warstwa kruszyw o ww. grubościach po zagęszczeniu równa grubości projektowanej,

warstwy wyprofilowane i zagęszczone z zachowaniem wymaganych spadków podłużnych i poprzecznych, w czasie profilowania lokalne wgłębienia wyrównane,

zagęszczenie równomierne na całej szerokości warstw,

na wszystkich powierzchniach wadliwych pod względem grubości - naprawa podbudowy, powierzchnie naprawione przez spulchnienie lub wybranie warstwy na odpowiednią głębokość, zgodnie z decyzją Inżyniera, uzupełnione nowym materiałem o odpowiednich właściwościach, wyrównane i ponownie zagęszczone,

oczyszczenie i skropienie międzywarstwowe

oczyszczenie warstw nawierzchni celem usunięcia luźnego materiału, brudu, błota i kurzu przy użyciu szczotek mechanicznych, a w razie potrzeby wody pod ciśnieniem, w miejscach trudno dostępnych przy użyciu szczotek ręcznych

w razie potrzeby, na terenach niezabudowanych, bezpośrednio przed skropieniem warstwa wiążąca powinna być oczyszczona z kurzu przy użyciu sprężonego powietrza,

warstwa wiążąca skropiona lepiszczem przy użyciu skrapiarek, a w miejscach trudno dostępnych ręcznie (za pomocą węża z dyszą rozpryskową),

roboty asfaltowe

przygotowanie podłoża (podbudowa) pod warstwę wiążącą z betonu asfaltowego ustabilizowane i nośne na całej powierzchni, czyste, bez zanieczyszczenia lub pozostałości luźnego kruszywa, wyprofilowane, równe i bez kolein,

mieszanka AC 11 W 50/70 wbudowywana rozkładarką wyposażoną w układ automatycznego sterowania z zachowaniem grubości 4cm i utrzymywania niwelety

mieszanka AC 8 S 50/70 wbudowywana rozkładarką wyposażoną w układ automatycznego sterowania z zachowaniem grubości 3cm i utrzymywania niwelety

warstwy wałowane równomiernie zagęszczone ciężkimi walcami drogowymi z zastosowaniem walców drogowych stalowych gładkich z możliwością wibracji,

złącza podłużne i poprzeczne sprawdzone wizualnie równe i związane, wykonane w linii prostej, równolegle lub prostopadłe do osi drogi, przylegające warstwy w jednym poziomie,

wygląd zewnętrzny warstw sprawdzony wizualnie jednorodny, bez spękań, deformacji, plam i wykruszeń

pobocza z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0-31,5mm o grubości po zagęszczeniu 15 cm i szerokości 0,50 m

kruszywo jednorodne, bez zanieczyszczeń obcych i bez domieszek gliny, mieszanka kruszywa rozłożona w warstwie o jednakowej grubości za pomocą układarki, z zachowaniem wymaganych spadków podłużnych o poprzecznych,

nierówności i zagłębienia powstałe w czasie zagęszczania niwelowane na bieżąco przez spulchnienie warstwy kruszywa i dodanie bądź usunięcie materiału do otrzymania równej powierzchni,

styk jezdni i utwardzonego pobocza równy i szczelny

Roboty drogowe związane z przebudową drogi wewnętrznej zrealizować zgodnie z SST.

#### **05 — Urządzenia podziemne**

Na podstawie wizji lokalnej oraz danych naniesionych na mapie podstawowego zagospodarowania terenu nie stwierdzono urządzeń infrastruktury technicznej mogących kolidować z planowanymi robotami drogowymi związanymi z przebudową drogi wewnętrznej.

#### **06 — Organizacja ruchu**

Projekt stałej organizacji ruchu oraz projekt czasowej organizacji ruchu w tym sposób oznakowania i zabezpieczenia robót na czas przebudowy drogi wewnętrznej stanowią odrębne opracowania.

#### **07 — Inne uwagi**

Roboty należy prowadzić tak, aby zapewnić bezpieczeństwo robót i jak najmniej zakłócać istniejące warunki ruchu drogowego (komunikacja kołowa i piesza). Do realizacji inwestycji należy stosować wyroby budowlane nadające się do stosowania przy wykonaniu robót budowlanych, zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz.U.2016.1570 t.j. z dnia 2016.09.28).

Dawid Gierak  
upr. bud. nr LUB/0266/PBD/20