

<b>nazwa obiektu</b>	<b>PRZEBUDOWA DROGI STASZOWICE-RASZOWICE ETAP 1</b>
<b>stadium</b>	<b>DOKUMENTACJA PROJEKTOWA DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH NIEWYMAGAJĄCYCH POZWOLENIA NA BUDOWĘ</b>
<b>adres</b>	<b>Gmina Wińsko, Powiat Wołowski Dz. nr 193dr, 201, 121 obręb Staszowice</b>
<b>inwestor</b>	<b>GMINA WIŃSKO</b>

**jednostka projektowa:** [TATAR LAB ANDRZEJ TATAREK, Świerzów 75, 55-110 Świerzów](#)  
tel. 603 422 204, [biuro@at-architekci.pl](mailto:biuro@at-architekci.pl)

Projektant	mgr inż. Adam Zoga uprawnienia w spec. konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg - nr 175/88/UW	
Sprawdzający	mgr inż. Mateusz Zoga uprawnienia w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń nr upr. 76/DOŚ/13	

Wrocław, sierpień 2020

## **SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU**

### **A. CZĘŚĆ OPISOWA**

- strona tytułowa
- spis zawartości projektu
- zaświadczenie o przynależności do izby projektanta i sprawdzającego
- oświadczenie projektanta
- opis techniczny

### **B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- |                                           |           |
|-------------------------------------------|-----------|
| - projekt zagospodarowania terenu         | rys. nr 1 |
| - przekrój normalny                       | rys. nr 2 |
| - profil podłużny                         | rys. nr 3 |
| - przekroje konstrukcyjne – przepust nr 1 | rys. nr 4 |
| - przekroje konstrukcyjne – przepust nr 2 | rys. nr 5 |
| - przekroje konstrukcyjne – przepust nr 3 | rys. nr 6 |

## **OŚWIADCZENIE**

Oświadczam, że niniejszy projekt przebudowy odcinka drogi Staszowice-Raszowice , gmina Wińsko, został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej (na podstawie art. 20 ust. 4 Ustawy z dnia 7 lipca 1994r – Prawo budowlane – tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 z późniejszymi zmianami

.....

Projektant

## **OPIS TECHNICZNY**

do projektu przebudowy drogi Staszowice-Raszowice, etap 1  
gmina Wińsko, powiat Wołowski

### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- zlecenie Inwestora, wytyczne Inwestora,
- podkład geodezyjny w skali 1:500,
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430 z dnia 14 maja 1999r. z [późniejszymi zmianami]),
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, GDDKiA, Gdańsk 2012,
- inwentaryzacja dla potrzeb projektowych,
- uzgodnienia branżowe.

### **2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt przebudowy drogi Staszowice-Raszowice.

Niniejsze opracowanie obejmuje etap I inwestycji – hm 0+00 – hm 7+30.

Długość przedmiotowego odcinka przebudowywanej drogi wynosi 730,00m

Projekt obejmuje rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe i konstrukcyjne dla potrzeb komunikacji kołowej i pieszej.

### **3. STAN ISTNIEJĄCY**

Punkt o hm 0+00 (początek przebudowy drogi) założono w miejscowości Staszowice, w miejscu, gdzie kończy się nawierzchni bitumiczna.

Na początkowym odcinku pas drogowy sąsiaduje z zabudowaniami rolniczymi jednorodzinnymi rejonie m. Staszowice. Na pozostałym odcinku droga prowadzi przez tereny łąk i pól uprawnych. Teren inwestycji jest płaski, opadający w kierunku m. Aleksandrowice. Rzędna początkowa w m. Staszowice wynosi 114,23, natomiast rzędna końcowa na granicy obrębów Staszowice i Raszowice - 101,15 m n.p.m

Pas drogowy jest zmiennej szerokości i waha się w zakresie 5-10m.

Na całej długości droga posiada nawierzchnię gruntową lub z kruszywa. Lokalnie występują pozostałości powierzchniowego utrwalenia asfaltem.

W miejscowości Staszowice wzdłuż drogi poprowadzone są jednostronne lub (lokalnie) obustronne rowy odwadniające. Pod zjazdami w ciągu tych rowów znajdują się przepusty.

Pod przebudowywaną drogą znajdują się przepusty:

- hm 0+15,85 (do pozostawienia bez zmian)
- hm 1+54 (do pozostawienia bez zmian)
- hm 2+71,82 (do przebudowy).

W pasie drogowym znajdują się : wodociąg i lina teletechniczna. Umiejscowione są także słupy napowietrznych linii : telekomunikacyjnej i energetycznej.

Dla przedmiotowej inwestycji nie opracowano opinii geotechnicznej.

### **4. OPIS PROJEKTU**

Stosowanie do wytycznych inwestora przyjęto następujące parametry techniczno-funkcjonalne dla przebudowywanego odcinka drogi.

- klasa drogi - D

- prędkość projektowa 30 km/h,
- szerokość jezdni – 3,50 m (w miejscu mijanek 5,00m)
- pobocza obustronne – 0,75 m
- kategoria obciążenia ruchem KR1

### **ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE**

Trasę przebudowywanej drogi poprowadzono w pasie drogowym z uwzględnieniem istniejącego zagospodarowania terenu. Trasa przebudowywanej drogi unika kolizji z wodociągiem, słupami linii napowietrznych oraz istniejącym drzewostanem.

Na całej długości przebudowywanej drogi zaprojektowano jezdnię o jednym pasie szerokości 3,50m z obustronnymi poboczami z kruszywa szer. 0,75m.

Na łuku L4 zaprojektowano poszerzenie do 4,20m, natomiast na łuku L5 zaprojektowano poszerzenie do 4,75m.

Ponieważ przebudowywana droga jest drogą jednopasową, w jej ciągu zaprojektowano mijanki.

Mijanki będą posiadały długość 25,0m, szer. 5,0m ze skosami wjazdowymi 1:2 wyokrąglonymi promieniami  $R=6,0m$ .

Mijanki zaprojektowano w rejonie hm 2+00, hm 6+65, hm 8+20, hm 13+00 oraz hm 14+60.

Funkcję mijanki spełniać będzie także poszerzenie do 5,00 m na całej długości łuku L15 ( $l=54,98m$ ).

Z drogi zaprojektowano zjazdy indywidualne na przylegające posesję. Zjazdy te będą posiadały szerokość 3,00-3,50m. Zjazdy te będą włączone do jezdni skosami 1,5x1,5m i będą posiadały obustronne pobocza szer. 0,75m.

### **ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE**

Wysokościowo niweletę jezdni zaprojektowano 5-20 cm ponad istniejącym terenem.

Jezdnia ta będzie posiadała spadek daszkowy lub spadek jednostronny wielkości 2-3%. Pobocza będą posiadały spadek poprzeczny 2-6 % w kierunku od jezdni.

Spadki podłużne projektowanej niwelety pokrywają się ze spadkami istniejącymi i wynoszą 0,31-3,46% Załamania pionowe niwelety wyokrąglono łukami pionowymi  $R=300$ .

Przebieg projektowanej niwelety zobrazowano na profilu podłużnym – rys. nr 3.

Szczegóły rozwiązań sytuacyjnych i wysokościowych pokazano na projekcie zagospodarowania terenu – rys. nr 1.

## **5. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI**

Dla projektowanej przebudowy drogi dojazdowej przewidziano następujący układ warstw konstrukcyjnych:

#### **Jezdnia – KR1:**

- |                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| - warstwa ścieralna AC8S         | gr. 4 cm  |
| - warstwa wiążąca AC11W          | gr. 5 cm  |
| - kruszywo łamane 0/63           | gr. 20 cm |
| - wzmocnienie podłoża gruntowego |           |

W miejscu występowania gruntów kategorii G2-G4 należy zastosować odpowiednie wzmocnienie podłoża gruntowego w postaci warstwy piasku stabilizowanego cementem  $R_m=2,5$  MPa gr. 15-30 cm.

Warstwę kruszywa łamanego należy zagęścić do uzyskania  $I_s \geq 1,0$ ,  $E_2 \geq 140$  MPa

**Zjazdy:**

- warstwa ścieralna AC8S gr. 4 cm
  - kruszywo łamane 0/63 gr. 20 cm
- Warstwę kruszywa łamanego należy zagęścić do uzyskania  $I_s \geq 1,0$ ,  $E_2 \geq 100$  MPa

**Pobocze** należy wykonać z warstwy kruszywa 0/31,5 i/lub frezu bitumicznego gr. 15 cm.

Szczegóły konstrukcyjne projektowanych nawierzchni pokazano na przekrojach konstrukcyjnych.

Projektowane nawierzchnie należy wykonać zgodnie z wymogami odpowiednich norm przedmiotowych.

**6. ODWODNIENIE**

Wodę opadową z projektowanej jezdni odprowadza się spadkami podłużnymi i poprzecznymi nawierzchni powierzchniowo w teren oraz do istniejących rowów przydrożnych.

W związku ze zmianą zagospodarowania terenu należy skorygować przebieg istniejącego rowu przydrożnego lewego od hm 0+75 do hm 1+52.

**PRZEPUSTY**

W ramach niemniejszego projektu przewidziano przebudowę 3 przepustów.

**Przepust nr 1** – przepust pod zjazdem w ciągu lewostronnego rowu przydrożnego (rejon hm 1+35).

Przebudowywany przepust będzie posiadał następujące parametry: L=6,0m z rur żelbetonowych kołowych Ø600 na podbudowie z betonu C12/15 gr. 20 cm i podsypce piaskowej. Ścianki czołowe przepustu należy wyposażyć w balustrady stalowe dla pieszych h=1,10m.

Przepust należy ograniczyć ściankami czołowymi z betonu C25/30 gr. 25 cm, długości L=3,0m, zbrojonymi obustronnie siatkami Ø10 15x15 cm.

**Przepust nr 2** – przepust pod zjazdem w ciągu lewostronnego rowu przydrożnego (rejon hm 2+15).

Przebudowywany przepust będzie posiadał następujące parametry: L=5,0m z rur żelbetonowych kołowych Ø600 na podbudowie z betonu C12/15 gr. 20 cm i podsypce piaskowej. Ścianki czołowe przepustu należy wyposażyć w balustrady stalowe dla pieszych h=1,10m.

Przepust ten będzie zatopiony 15 cm poniżej poziomu rowu.

Przepust należy ograniczyć ściankami czołowymi z betonu C25/30 gr. 25 cm, długości L=2,50m, zbrojonymi obustronnie siatkami Ø10 15x15 cm.

**Przepust nr 3** – pod jezdnią przebudowywanej drogi w hm 2+71,82.

Będzie to przepust L=7,50m z rur żelbetonowych Ø600 na podbudowie z betonu C12/15 gr. 20 cm i warstwie podsypki piaskowej.

Ścianki czołowe przepustu należy wyposażyć w balustrady stalowe dla pieszych h=1,10m.

Przepust należy ograniczyć ściankami czołowymi z betonu C25/30, gr. 25 cm, L=4,0m, zbrojonymi obustronnie siatkami Ø10 15x15 cm. Przy wlocie i wylocie dno i skarpy rowu należy obłożyć płytami betonowymi ażurowymi na długości 2,0m.

## **7. ROBOTY ZIEMNE**

W ramach robót ziemnych należy wykonać korytowanie i profilowanie dna koryta. Należy także usunąć warstwę humusu / gleby urodzajnej w miejscu występowania.

W rejonie istniejących sieci uzbrojenia podziemnego roboty ziemne należy wykonywać ręcznie z zachowaniem odpowiedniej ostrożności oraz pod nadzorem służb, w gestii których znajdują się poszczególne sieci.

Podłoże gruntowe należy zagęścić do uzyskania  $I_s \geq 1,0$ .

Roboty ziemne w rejonie istniejących drzew należy prowadzić ręcznie. Istniejący drzewostan należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami.

**Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z wymaganiami normy przedmiotowej PN-S-02205.**

## **8. KATEGORIA GEOTECHNICZNA**

Przedmiotową inwestycję zalicza się do **pierwszej kategorii geotechnicznej**.

## **9. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE**

Przedmiotowa inwestycja nie jest inwestycją mogącą zawsze lub potencjalnie oddziaływać na środowisko.

## **10. SZKODY GÓRNICZE**

Przedmiotowa inwestycja nie jest realizowana na terenach szkód górniczych.

## **11. OCHRONA KONSERWATORSKA**

Teren inwestycji nie jest objęty ochroną konserwatorską.

## **12. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI**

- jezdnia bitumiczna – 2699,00 m<sup>2</sup>
- pobocze – 1172,50 m<sup>2</sup>
- zjazdy – 175,00 m<sup>2</sup>

Wrocław, sierpień 2020 r.

Opracował: