

nazwa obiektu	PRZEBUDOWA DROGI STASZOWICE-RASZOWICE ETAP 2
stadium	DOKUMENTACJA PROJEKTOWA DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH NIEWYMAGAJĄCYCH POZWOLENIA NA BUDOWĘ
adres	Gmina Wińsko, Powiat Wołowski Dz. nr 193dr, 201, 121 obręb Staszowice
inwestor	GMINA WIŃSKO

jednostka projektowa: [TATAR LAB ANDRZEJ TATAREK, Świerzów 75, 55-110 Świerzów](#)
tel. 603 422 204, 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

- | | |
|-----------------------------------|-----------|
| - plansza zagospodarowania terenu | rys. nr 1 |
| - przekrój normalny | rys. nr 2 |
| - profil podłużny | rys. nr 3 |

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 2
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 2 inwestycji – hm 7+30 – hm 14+48,50.

Długość przedmiotowego odcinka przebudowywanej drogi wynosi 718,50m

Realizacja obu etapów inwestycji jest od siebie niezależna.

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

3. STAN ISTNIEJĄCY

Punkt o hm 7+30 założono w miejscowości Staszowice, w miejscu, gdzie kończy się nawierzchni bitumiczna.

Punkt o hm 14+48,50 znajduje się na granicy obrębów Staszowice i Raszowice.

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 m n.p.m., 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 utwardzenia asfaltem.

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

Realizacja przedmiotowego odcinka drogi wymagać będzie wycinki zaznaczonych na planszy zagospodarowania terenu drzew.

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

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 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 terem.

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 0,36-4,68% Załamania pionowe niwelety wyokrąglono łukami pionowymi $R=500$.

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 przekroju normalnym.

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.

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 – 2925,50 m²
- pobocze – 1141,50 m²
- zjazdy – 28,50 m²

Wrocław, sierpień 2020 r.

Opracował: