

PRACOWNIA PROJEKTOWA Rok założenia 1994

PROJEKTOWANIE I NADZÓR OBIEKTÓW BUDOWNICTWA LĄDOWEGO

inż. Bogdan Przybycień

97-400 Bełchatów os. Dolnośląskie 341/135

tel. (044) 632 1316 kom. 500 254 894

NIP 796-135-14-66 e-mail: projektbp@wp.pl

PROJEKT BUDOWLANY

RODZAJ

OPRACOWANIA:

NAZWA OBIEKTU: Przebudowa drogi gminnej

Lutosławice Rządowe - Sierosław

ADRES: **Gmina Grabica**

Nr. Działek: 207, obręb Lutosławice Rządowe

209, 192/2 obręb Lutosławice Szlacheckie

INWESTOR: **Gmina Grabica, 97-306 Grabica**

BRANŻA: budowlana i komunikacyjna

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO NR UPRAWN.	PODPIS
PROJEKTANT	inż. Bogdan Przybycień <i>Nr upr. UAN - IV - 10220 - 145/81</i>	
DATA	08. 2010 r.	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

W SKŁAD NINIEJSZEGO PROJEKTU WCHODZĄ:

- 1. CZĘŚĆ OPISOWA*
- 2. OPIS TECHNICZNY*
- 3. CZĘŚĆ RYSUNKOWA*
- 4. PRZEDMIAR ROBÓT*

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP

- 1.1. Określenie tematu
- 1.2. Podstawy formalne opracowania
- 1.3. Cel dokumentacji
- 1.4. Materiały wyjściowe

2. OPIS TECHNICZNY

- 2.1. Opis stanu istniejącego
- 2.2. Proponowane rozwiązanie
- 2.3. Przekroje konstrukcyjne nawierzchni
- 2.4. Odwodnienie
- 2.5. Roboty ziemne
- 2.6. Zabezpieczenie w czasie wykonywania robót

3. CZĘŚĆ KOSZTORYSOWA

- 3.1. Przedmiar robót

4. SPIS RYSUNKÓW

- 4.1. Plan zagospodarowania terenu rys. nr. 1A i 1B - skala 1 : 500
- 4.2. Profile podłużne rys. nr. 2A, 2B, 2C, - skala 1 : 50/500
- 4.3. Przekroje konstrukcyjne nawierzchni - skala 1 : 50

1. WSTĘP

1.1. Określenie tematu

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt budowlany przebudowy drogi gminnej na odc.

**Lutosławice Rządowe - Sierosław w gminie Grabica
powiat piotrkowski.**

1.2. Podstawy formalne opracowania

UMOWA Nr - spisana pomiędzy Wójtem Gminy
Grabica a Wykonawcą projektu w dn.

1.3. Cel dokumentacji

Określenie warunków technicznych, zakresu robót i pośrednio nakładów finansowych.

1.4. Materiały wyjściowe

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych w skali
1 : 500 - 2 plansze.

2. OPIS TECHNICZNY

2.1. Opis stanu istniejącego

W pasie drogowym pas jezdny stanowi nawierzchnia gruntowa zastabilizowana żwirem. Na początku trasy na długości 200m podłoże gruntowe jest wzmocnione kruszywem kamiennym o grubości żwiru 10 cm..

Wzdłuż trasy teren przyległy do trasy to : lasy, łąki i pola uprawne.

Od zachodniej strony – początek trasy droga włącza się do drogi gminnej usytuowanej na terenie wsi Lutosławice Rządowe. o nawierzchni asfaltobetonowej, natomiast koniec trasy od strony wschodniej łączy się z drogą bitumiczną we wsi Sierosław.

Gruntowa jezdnia pasa dla ruchu kołowego jest nieuregulowana.

W nawierzchni występują liczne nierówności i wyboje.

Niweleta dostosowana jest do wysokości istniejących pochyłeń.

Na całej długości drogi - spadki poprzeczne są częściowo wyprofilowane, spływ wód opadowych odbywa się do częściowo istn. rowów lub tam gdzie brak jest rowów - na przyległe do drogi pola.

Jednak pod wpływem ruchu, szczególnie w okresie jesienno- wiosennym nawierzchnia nieulepszona często odkształca się i tworzą się nierówności oraz koleiny.

W pasie drogowym brak jest uzbrojenia podziemnego.

Po drodze odbywa się ruch lokalny o natężeniu lekkim.

Struktura ruchu:

- samochody osobowe i dostawcze, sprzęt rolniczy oraz sporadycznie samochody ciężarowe.

Przedmiotowa modernizacja znacznie polepszy komunikację , zapewni bezpieczeństwo dla kierowców i pieszych. Wyeliminuje unoszenie się kurzu, co było dużą uciążliwością dla mieszkańców i użytkowników drogi.

2.2. Proponowane rozwiązanie

A. Początek projektowanej trasy -pkt. A - w Hm 0+00 droga gminna –
zakończenie pkt. M w Hm 12 + 01,49

B. Trasa mieści się w prawnych granicach pasa drogowego

C. Dane techniczno – projektowej gminnej :

1. Droga o kategorii - **Dojazdowa .**

Prędkość projektowa - **30 km/h**

Długość - **mb 1201**

Szerokość nawierzchni jezdni: na prostej **4,50 m.**

- na łukach poziomych : **4,50÷8,00 m**

- w Hm 0+00 ÷ 2+20 poprzeczny jezdni daszkowy - 2 %.

- na pozostałym odcinku oraz na łukach poziom .jednostronny –
2%÷3 %

Pobocza nie utwardzone o pochyleniu 6 % o szer.0,75 m.

3 Obciążenie ruchem - **KR 1**

4. Nawierzchnia jezdni - asfaltobeton -

masa żwirowo - grysowa na podbudowie z kruszywa łamanego
dolomitowego.

D. **Niweletę** drogi dostosowano do istniejących pochyłeń .

E. **Podłoże:** grunty piaski pylaste i gliniaste.

2.3. Przekroje konstrukcyjne nawierzchni

I. Przy założeniu obciążenia ruchem **KR1**

$$H_{z \text{ śred.}} \sim 31,50 \text{ cm} = /3 \times 2,0 + 3 \times 1,8 + 20 \times 1,0/$$

Przyjęto następujące warstwy konstrukcyjne nawierzchni:

a/. Podbudowa:

a₁ /. Podbudowa z tłucznia dolomit. 31,5/63 mm gr. 15cm oraz

0/31,5 mm gr. 5 cm - na podłożu gruntowym - **gr. 20 cm.**

a₃ /. Podbudowa na istn. podłożu z kruszywa łamanego

wyłącznie w Hm 0+00 ÷ 2+00 z kruszywa

dolomitowego o frakcji kliniec 0/31,5mm gr. 5 cm oraz tłuczeń

31,5/63mm gr. 10 cm - **gr. 15 cm**

b/. Warstwy jezdne - wg PN- S- 96065 /2000:

- warstwa **wiążąca** z asfaltobetonu **żwirowo - grysowego** - **gr. 3 cm**
na całym odc. trasy - tabl.D2. kol.4,5 /uziarnienie 0÷16 mm/
uziarnienie 0/16 mm, zawartość asfaltu D5 0- 4,5% ÷ 5%.
- warstwa **ścieralna** z asfaltobetonu **żwirowo-grysowego** - **gr. 3 cm**
- tabl.E.2 kol.6,7 /uziarni. 0÷8 mm/, zawartość asfaltu D 50 - 5 % ÷ 5.5%.

2.4. Odwodnienie

Odbywać się będzie za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych jezdni, ze sprowadzeniem wód do istniejących rowów przydrożnych.

2.5. Roboty ziemne

Polegać będą na wykonaniu :

- .- renowacji istn. rowów ,
 - profilowaniu i zagęszczeniu istn. podłoża
 - korytowania pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni
- Odzyskany z profilowania kliniec, żwir i grunt wbudować w pobocza.

2.6. Zabezpieczenie w czasie wykonywania robót.

Przed przystąpieniem do robót drogowych Wykonawca robót powinien przedstawić zatwierdzony i uzgodniony z Zarządcą drogi – projekt organizacji ruchu na czas budowy.

Projekt organizacji ruchu powinien być aktualizowany na bieżąco.

Wykonawca robót drogowych powinien zapewnić niezbędne znaki drogowe, a wykonane oznakowanie powinno być na bieżąco kontrolowane.

Przy użyciu sprzętu do montażu i transportu, należy zwrócić uwagę na napowietrzne sieci telekomunikacyjne i energetyczne.

