

**ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W JAWORZE Z/S W ZĘBOWICACH**

# **UPROSZCZONY PROJEKT BUDOWLANY**

*Przebudowa drogi powiatowej nr 2800D  
relacji Mierczyce – Skąła – Luboradz w km 0+000 - 1+550*

**LOKALIZACJA: DROGA POWIATOWA NR 2801D**

**INWESTOR : POWIAT JAWORSKI**

**BRANŻA : DROGOWA**

Sporządził :  
Agata Kasprzyk

Zatwierdził:

Zębówice, czerwiec 2015 r.

# OPIS TECHNICZNY

## 1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest wykonanie uproszczonej dokumentacji projektowej na przebudowę drogi powiatowej nr 2800D relacji Mierzyce – Skała – Luboradz w km 0+000 - 1+550.

## 2. Podstawa opracowania

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r., poz. 430,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, Dz. U. z 2003 r. Nr 120. poz. 1133,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane, tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126 z późniejszymi zmianami.
- Normy wytyczne i literatura branżowa

Materiały źródłowe :

- mapa zasadnicza
- pomiary i wizja w terenie

## 2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Niniejszym opracowaniem objęty jest odcinek drogi powiatowej nr 2800D w km 0+000 do km 1+550. Przedmiotowy odcinek bierze początek we wsi Mierzyce i biegnie dalej przez przylegającą do niej zabudowę wsi Skała do granicy tej zabudowy. Z drogą krzyżuje się dr. powiatowa nr 2790D, która łączy się z przedmiotową drogą na granicy wyżej wymienionych wsi i prowadzi w kierunku miejscowości Bielany, do zjazdu na autostradę A4, gdzie planowana jest budowa miejsca obsługi podróżnych.

Sołectwo Skała i Mierzyce mają charakter typowo rolniczy, działa tam jedynie młyn gospodarczy w Mierzycach przy dr. 2790D oraz dom pomocy społecznej. Droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 4,30 – 4,80 m., ułożoną w latach 70-tych ubiegłego stulecia., przy czym na odcinku 0+000 do km 0+435 na istniejącej nawierzchni z bruku kamiennego. W tamtym czasie równocześnie zakryto rowy odwadniające drogę, układając częściowo po prawej stronie drogi w km 0+000 do 0+435 kolektor burzowy betonowy o śr.

400mm, który służy obecnie wyłącznie do odwadniania posesji. Po stronie prawej drogi występuje krawężnik kamienny, którego wysokości w momencie układania masy bitumicznej nie regulowano. Na poboczu drogi za krawężnikiem ułożono nawierzchnię chodnika z płytek betonowych o zmiennej szerokości od 0,6 do 2,0m. W istniejącej nawierzchni jezdni nie występują urządzenia odwadniające, co powoduje długotrwałe zaleganie wody z opadów przy krawężnikach i potęgowanie procesu jej degradacji. W jezdni występują rozległe wykruszenia krawędziowe oraz liczne spękania powodujące powstawanie w sposób ciągły głębokich wybojów.

### **3. Projektowane zagospodarowanie terenu**

**3.1.** Zakres projektu nie wykracza poza granice działek stanowiących pas drogowy. Projekt przewiduje następujący zakres robót:

- Demontaż krawężników kamiennych i wymianę ich na betonowe
- Wykonanie studni ściekowych z wpustami ulicznymi w nawierzchni jezdni
- Wykonanie brakujących studni rewizyjnych na istniejącym kolektorze betonowym w miejscach jego połączeń ze studniami ściekowymi
- Montaż korytek ściekowych na odcinku na którym nie występuje kolektor burzowy
- Budowa ścieku z kostki kamiennej
- Ścinka i umocnienie poboczy
- Wykonanie nowej nakładki z masy bitumicznej
  - warstwy ścieralnej
  - warstwy wiążącej
  - warstwy wyrównawczej

### **4. Przyjmuje się parametry drogi:**

- klasa drogi Z
- szerokość nawierzchni jezdni 4,30 4,80 m 0 m
- długość remontowanego odcinka 1.550 km
- szerokość poboczy 0,4 ÷ 0,5 m
- obciążenie nawierzchni 80 kN/oś
- kategoria ruchu KR – 2

#### **4.1 Profil podłużny**

Projektowane ukształtowanie wysokościowe profilu podłużnego stanowi odwzorowanie istniejących rzędnych nawierzchni jezdni.

#### **4.2 Pochylenie poprzeczne**

Na prostych odcinkach spadek poprzeczny daszkowy 2%, na łukach poziomych jednostronny spadek  $2 \div 4$  % w kierunku rowu, ścieków lub studzienek ulicznych.

#### **4.3 Konstrukcja jezdni**

Na podstawie dokonanych uzgodnień oraz w oparciu o wyniki dokonanych pomiarów sytuacyjno - wysokościowych zaprojektowano następującą technologię naprawy jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/12,8 mm na grubości - 3,0 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/16 mm na grubości - 4,0 cm
- warstwa wyrównująca mieszanką mineralno - asfaltową o uziarnieniu 0/11 mm w ilości 0,075t/m<sup>2</sup>
- wiązanie międzywarstwowe z emulsji asfaltowej przy zużyciu - 0,51 kg/m<sup>2</sup>
- istniejąca konstrukcja jezdni po oczyszczeniu

#### **4.4 Konstrukcja nawierzchni zjazdu z masy bitumicznej**

- warstwa masy z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/16 mm – 5,0 cm
- podbudowa z kruszywa mineralnego 0-31,5 – 10,0 cm
- podbudowa z kruszywa mineralnego 0-63,5 mm – 20,0 cm
- warstwa odsączająca z pospółki o grubości 10 cm
- szerokość utwardzenia zjazdów od 1,5 do 3,0 m.

### **5. Pobocza**

Zawyżone pobocza gruntowe ściąg do wysokości istniejącej niwelety nawierzchni. Po wykonaniu warstwy bitumicznej nawierzchni jezdni, pobocza należy uzupełnić na szerokości 0,75 m i gr. do 10 cm mieszanką z kruszywa mineralnego 0-31,5 mm wraz z

wyprofilowaniem spadku poprzecznego i zagęszczeniem do współczynnika  $I_s=0,98$ .

## **6. Odwodnienie**

Odwodnienie projektowanej drogi realizowane będzie poprzez projektowane spadki podłużne i pochylenia poprzeczne do studzienek wpustowych, korytek ściekowych z krawężnikami oraz do pogłębionych i odbudowanych rowów przydrożnych. W ramach inwestycji wykonane zostaną studzienki ściekowe oraz brakujące studnie rewizyjne na istniejącym kolektorze burzowym i korytka ściekowe oraz przepust pod przedmiotową drogą. Przykanaliki od studni ściekowych wprowadzone zostaną do istniejących studni rewizyjnych na kolektorze burzowym, a w miejscu gdzie brak jest studni rewizyjnych w sąsiedztwie projektowanych studni ściekowych, zaprojektowano budowę nowych. Na odcinku drogi gdzie kolektor burzowy nie występuje, zaprojektowano odwodnienie poprzez korytka ściekowe odprowadzające wodę przez zaprojektowany przepust pod drogą do rowu przydrożnego, który należy pogłębić.

### **6.1 Odbudowa rowów przydrożnych**

w km 343 – 1 = 358 – 15,0 m

### **6.2. Przykrycie rowu**

w km 1+076 – 1+115 – 39,0 m

### **6.3 Oczyszczenie przepustów**

w km 1+076 Ø 600 L = 10,0 m

w km 1+382 Ø 400 L=10,0

**razem – 20,0 m**

### **6.4. Budowa przepustu**

w km 1+363 Ø 600 L=8,0 m

### **6.5 Budowa ścieków betonowych**

w km 1+114 – 1+230 L= 116,0 m

w km 1+234 - 1+481 L= 247,0 m

**razem – 363,0 m**

## **6.6. Ścinka poboczy i uzupełnienie poboczy**

w km 0+457 – 1+011 – 554 m

w km 1+028 – 1+194 - 168 m

w km 1+214 – 1+236 - 22m

w km 1+432 – 1+550 – 118m

w km 1+494 – 1+550 – 56 m

**razem – 918,0 m x 0,75m = 688,5 m<sup>2</sup>**

## **6.7 Budowa wpustów ulicznych, studni rewizyjnych oraz przykanalików**

w km 0+059 - studnia ściekowa + przykanalik 2m

w km 0+118 - studnia ściekowa + przykanalik 8m

w km 0+158 - studnia ściekowa + przykanalik 3m + studnia rewizyjna

w km 0+190 - studnia ściekowa + przykanalik 2m

w km 0+246 - studnia ściekowa + przykanalik 2m + studnia rewizyjna

w km 0+278 - studnia ściekowa + przykanalik 2m

w km 0+336 - studnia ściekowa + przykanalik 2m

w km 0+399 - studnia ściekowa + przykanalik 3m

w km 0+438 - studnia ściekowa + przykanalik 2m

w km 0+471 - studnia ściekowa + przykanalik 2m

w km 0+515 - studnia ściekowa + przykanalik 3m

w km 0+588 - studnia ściekowa + przykanalik 2m + studnia rewizyjna

w km 0+653 - studnia ściekowa + przykanalik 2m + studnia rewizyjna

w km 0+712 - studnia ściekowa + przykanalik 2m + studnia rewizyjna

w km 0+814 - studnia ściekowa + przykanalik 3m

w km 0+902 - studnia ściekowa + przykanalik 2m + studnia rewizyjna

w km 0+978 - studnia ściekowa + przykanalik 2m

w km 1+076 - studnia rewizyjna

w km 1+114 - studnia ściekowa + przykanalik 3m + studnia rewizyjna

w km 1+364 - studnia ściekowa

**razem:**

**studnie ściekowe – 19 szt**

**studnie rewizyjne – 8 szt**

**przykanaliki – 47,0 m**

## **7. Lokalizacja zjazdów**

### **7.1 Lokalizacja zjazdów z podbudową**

w km 0+015 str. L - P = 16,0 m<sup>2</sup>

w km 0+032 str. L - P = 10,0 m<sup>2</sup>

w km 0+081 str. L - P = 12,5 m<sup>2</sup>

w km 0+108 str. L - P = 10,0 m<sup>2</sup>

w km 0+156 str. L - P = 8,0 m<sup>2</sup>

w km 0+263 str. L - P = 9,0 m<sup>2</sup>

w km 0+389 str. L - P = 4,0 m<sup>2</sup>

w km 0+451 str. L - P = 8,0 m<sup>2</sup>

w km 0+483 str. L - P = 10,0 m<sup>2</sup>

w km 0+546 str. L - P = 10,0 m<sup>2</sup>

w km 0+618 str. L - P = 15,0 m<sup>2</sup>

w km 0+639 str. L - P = 6,0 m<sup>2</sup>

w km 0+693 str. L - P = 7,5 m<sup>2</sup>

w km 0+705 str. L - P = 7,5 m<sup>2</sup>

w km 0+734 str. L - P = 7,5 m<sup>2</sup>

w km 0+769 str. L - P = 14,0 m<sup>2</sup>

w km 0+792 str. L - P = 16,8 m<sup>2</sup>

w km 0+922 str. L - P = 6,0 m<sup>2</sup>

w km 1+038 str. L - P = 10,0 m<sup>2</sup>

w km 1+250 str. L - P = 6,0 m<sup>2</sup>

w km 1+390 str. L - P = 9,0 m<sup>2</sup>

w km 1+432 str. L - P = 6,0 m<sup>2</sup>

w km 1+481 str. P - P = 13,0 m<sup>2</sup>

**razem – 221,8 m<sup>2</sup>**

### **7.2 Lokalizacja zjazdów bez podbudowy**

w km 0+210 str. L - P = 12,0 m<sup>2</sup>

w km 0+291 str. L - P = 9,0 m<sup>2</sup>

w km 0+302 str. L - P = 7,5 m<sup>2</sup>

w km 0+368 str. L - P = 5,0 m<sup>2</sup>

w km 0+408 str. L - P = 16,0 m<sup>2</sup>

w km 0+608 str. L - P = 18,0 m<sup>2</sup>

w km 0+660 str. L – P = 15,0 m<sup>2</sup>  
w km 0+932 str. P – P = 3,0 m<sup>2</sup>  
w km 0+946 str. P – P = 5,0 m<sup>2</sup>  
w km 1+271 str. P – P = 12,0 m<sup>2</sup>  
**razem – 102,5 m<sup>2</sup>**

### **7.3 Lokalizacja zjazdów z kostki granitowej do przełożenia**

w km 0+010 str. L – P = 22,0 m<sup>2</sup>  
w km 0+342 str. L – P = 3,0 m<sup>2</sup>  
w km 0+348 str. L – P = 5,0 m<sup>2</sup>  
w km 1+011 str. L – P = 10,0 m<sup>2</sup>  
**razem – 40,0 m<sup>2</sup>**

### **8. Budowa krawężników**

w km 0+000 – 1+481 - 1.481 m

### **9. Ścieki uliczne z kostki kamiennej 10x10cm**

w km 0+059 do km 1+114 – 1.055 m

### **10. Kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną**

W rejonie planowanej inwestycji nie znajdują się urządzenia infrastruktury technicznej, które kolidowałyby z zamierzonym zakresem robót.

### **11. Organizacja ruchu drogowego.**

Roboty oznakować zgodnie z zatwierdzonym przez Starostę Jaworskiego projektem organizacji ruchu tymczasowego na czas wykonywania robót. Wykonanie projektu organizacji ruchu tymczasowego należy do Wykonawcy robót.

### **12. Informacja o wpisie nieruchomości do rejestru zabytków**

Teren, na którym zamierzona jest inwestycja nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie konserwatorskiej.



### **13. Wpływ obiektu na środowisko**

Planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na stan środowiska naturalnego. Przyjęto mechaniczny sposób wykonania robót ziemnych. Sposób ręczny stosować w miejscach zbliżeń do sieci oraz niedostępnych dla sprzętu.

Przed przystąpieniem do robót jak i podczas realizacji należy spełnić wszystkie warunki zawarte w uzgodnieniach administratora drogi i użytkowników sieci podziemnych jak i wskazanych służb publicznych.

Roboty wykonywać zgodnie z warunkami technicznymi wykonania robót i odbioru oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.

Roboty prowadzić w uzgodnieniu z zarządcą drogi w oparciu o zaakceptowany harmonogram, organizację ruchu drogowego na czas budowy, oraz obowiązujące normy techniczne.