

PROJEKT BUDOWLANY

Dokumentacja projektowo-kosztorysowa uproszczona

TEMAT	Przebudowa nawierzchni drogi gminnej Iwanowice – Niemiecka Wieś – Główczyn gm. Szczytniki
LOKALIZACJA	Iwanowice, Niemiecka Wieś, Główczyn
INWESTOR	Gmina Szczytniki
BRANŻA	Drogowa
PROJEKTOWAŁ	Wiktor Piętka
OPRACOWAŁ	Inż. Agnieszka Świątek
DATA	07.2015

Zawartość projektu:

1.Część opisowa

- Opis techniczny
- Dane wyjściowe
- Oświadczenia

2.Część Kosztorysowa

- Przedmiar robót
- Kosztorys inwestorski
- Tabela elementów scalonych

3.Część rysunkowa

- Plan orientacyjny
- Plan sytuacyjny
- Przekrój normalny

PROJEKT BUDOWLANY

1.CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

do projektu architektoniczno - budowlanego robót drogowych dla tematu

Przebudowa nawierzchni drogi gminnej Iwanowice – Niemiecka Wieś – Głównych gm. Szczepniki

1. Podstawa opracowania:

- zlecenie Inwestora - Gmina Szczepniki
- uzgodnienia (dane wyjściowe) z przedstawicielami Inwestora
- mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych 1:1000
- 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. Nr 43, poz.430)
- pozostałe obowiązujące normy i przepisy.

2. Przedmiot i zakres

Przedmiotowe zamierzenie budowlane zlokalizowane jest na terenie miejscowości Iwanowice, Niemiecka Wieś, Głównych, powiat Kaliski województwo Wielkopolskie.

Długość przebudowy wynosi 4906 m

2.1 Zakres robót obejmuje:

- roboty pomiarowe
- roboty rozbiórkowe
- roboty ziemne pod konstrukcje nawierzchni drogi
- remont przepustów drogowych
- wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni
- wykonanie chodników
- wykonanie poboczy
- wykonanie zjazdów

3. Stan istniejący.

Przedmiotowa droga znajduje się na terenie płaskim, w terenie zabudowanym. Obecnie droga posiada nawierzchnię tłuczniovą oraz bitumiczną z wieloma nierównościami i ubytkami. Szerokość pasa drogowego wynosi od 6,0 do 8,0 m. Szerokość istniejącej jezdni

zmienna od 3,0-5,0 m. Urządzenia infrastruktury technicznej znajdują się w pasie drogowym lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie i nie utrudniają prowadzenia robót.

4. Stan projektowy

Ze względu na parametry techniczne istniejącej drogi przyjęto klasę drogi D (droga dojazdowa). Droga klasy D jest ogólnodostępną drogą przeznaczoną dla wszystkich użytkowników. Poszerzenia istniejącej jezdni zaprojektowano zgodnie z planem sytuacyjnym oraz przekrojami normalnymi.

4.1 Przekrój poprzeczny

W przekroju poprzecznym przebudowywany odcinek drogi zaprojektowano w następujący sposób:

- *szerokość drogi 3,5 m – 5,5 m, spadki dwustronne - zgodnie z planem sytuacyjnym (rys.2)*

W przekroju drogowym pobocze utwardzone z kruszywa łamanego 0/31,5 cm szer. 0,75 m
- na odcinku prostym: 6%,

Konstrukcja nawierzchni:

Warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego - 10,0 cm (poszerzenia)

Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0-31,5 lub 0-63mm - 20,0 cm (poszerzenia)

Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 - 15,0 cm (ist. nawierzchnia tłuczniowa)

Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - 4,0 cm (poszerzenia)

Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego – śr. 2-3 cm

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - 4,0 cm

Szczegóły rozwiązania zawiera rysunek nr 3.

4.2 Parametry projektowe

- klasa drogi: D (dojazdowa),
- dostępność: nieograniczona,
- Kategoria ruchu: KR1
- przekrój: dwupasowy,
- prędkość projektowa – 40 km/h
- szerokość drogi 3,5 m – 5,5 m (zgodnie z planem sytuacyjnym)
- szerokość pobocza utwardzonego – 0,75m
- mijanki

Pozostałe parametry zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

4.3. Rozwiązanie sytuacyjne

Oś drogi zaprojektowano na podstawie pomiaru sytuacyjnego [2] przy założeniu maksymalnego wpisania trasy w istniejącą oś i wykorzystania pasa drogowego.

Pochylenie poprzeczne przebudowywanej drogi zgodnie z planem sytuacyjnym (rys.2). Zaprojektowano poszerzenia jezdni, chodniki oraz zatoki autobusowe, zgodnie z przekrojami normalnymi i planem sytuacyjnym.

4.4. Konstrukcja jezdni

Na przebudowywanym odcinku drogi zaprojektowano konstrukcję na ruch lekki KR1 składającą się z następujących warstw:

Warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego - 10,0 cm (poszerzenia)

Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 lub 0-63mm - 20,0 cm (poszerzenia)

Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 - 15,0 cm (ist. nawierzchnia tłuczniowa)

Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - 4,0 cm (poszerzenia)

Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego – śr 2-3 cm

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - 4,0 cm

Szczegóły rozwiązania zawiera rysunek nr 3.

4.5. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni zapewnione jest poprzez spadki poprzeczne i podłużne drogi, a spływająca woda oddawana jest do przyległego terenu i rowów. Wprowadzono ścieki z dwóch rzędów kostek wzdłuż projektowanych chodników. Istniejące rowy należy odmulić. Wykonać przebudowę istniejących przepustów polegających na remoncie urządzenia wodnego w celu zapewnienia jego funkcji : 24 m PEHD śr.40 cm, 8 m PEHD średnicy 60 cm.

4.6 Organizacja ruchu

Przebudowa obejmuje wprowadzenia oznakowania pionowego zgodnie z projektem organizacji ruchu.

4.7 Zjazdy

Zaprojektowano zjazdy do posesji w obrębie chodników. Szerokość zjazdu 5,0 m ze skosami na włączeniu do jezdni 1:1m.

Konstrukcja zjazdu:

Warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego - 10,0 cm

Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0-31,5 - 10,0 cm

Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm na podsypce cem-piask. gr 3 cm

Projektowany krawężnik w obrębie zjazdu obniżyć do 4 cm.

4.8 Pozostałe roboty i czynniki

Cały zakres robót zlokalizowany jest w istniejącym pasie drogi. Wykonawca robót zobowiązany jest do zabezpieczenia urządzeń podziemnych w miejscach, gdzie istnieje zagrożenie ich naruszenia. Roboty ziemne w obrębie urządzeń podziemnych należy wykonywać ręcznie. Projektowana przebudowa drogi nie wprowadza zmian w funkcjonowaniu istniejącego środowiska, ponieważ zlokalizowana jest w użytkowym pasie drogowym. Roboty należy wykonywać zgodnie z przepisami, zasadami i normami obowiązującymi w tym zakresie.

UWAGA: w trakcie prowadzonych robót drogowych wykonawca jest odpowiedzialny za zabezpieczenie znaków geodezyjnych.

5. Bezpieczeństwo i BHP

Realizując przedmiotową inwestycję szczególną uwagę należy zwrócić na to aby:

- zachować szczególną ostrożność przy prowadzonych robotach ziemnych na odcinku przebudowywanej drogi
- zachować szczególną ostrożność podczas wyładunku kruszyw i masy
- zabezpieczyć i prawidłowo oznakować roboty przez cały czas przebudowy nawierzchni ww. drogi
- pracownicy w czasie robót byli ubrani w kamizelki ostrzegawcze.

Na czas wykonywanych robót należy zminimalizować ograniczenia i utrudnienia dla indywidualnego ruchu lokalnego.

6. Opinia i uzgodnienia projektu

Realizacja robót objętych niniejszym opracowaniem wymaga:

- zaakceptowania do realizacji przez Inwestora – **Gmina Szczytniki**
- zgłoszenie przebudowy nawierzchni drogi - robót budowlanych do **Starostwa Powiatowego do Wydziału Architektury i Budownictwa w Kaliszu.**

Opracował:

Wiktor Piętka

DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

Przebudowa nawierzchni drogi gminnej Iwanowice – Niemiecka Wieś – Głównych gm. Szczytniki

1. Długość przebudowy: 4906,00 m

2. Przyjęto jezdnie o szerokości 3,5 m do 5,5 m z poboczami o szer. 0,5 m.

Przekrój poprzeczny drogi: przekrój jednostronny

Przekrój poprzeczny poboczy: spadek jednostronny 6%

3. Przyjąć n/w parametry techniczne i uwarunkowania:

- klasa drogi	D (dojazdowa)
- kategoria ruchu	KR1
- długość drogi	4906,00 m
- szerokość jezdni	3,5 – 5,5 m
- szerokość poboczy	0,5 m
- szerokość korony	4,5 m – 7,5m
- szerokość podbudowy	4,0-6,0 m

4. Konstrukcję warstw jezdni drogi gminnej należy przyjąć:

Warstwa podbudowy z kruszywa naturalnego - 10,0 cm (poszerzenia)

Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0-31,5 lub 0-63 mm - 20,0 cm (poszerzenia)

Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0-31,5 lub 0-63 mm - 15,0 cm

Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - 4,0 cm (poszerzenia)

Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego – śr. 2-3 cm

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - 4,0 cm

5. Wykonanie ścieku z kostki betonowej i korytkowego

6. Dokumentację opracować o zawartości pozwalającej uzyskać zgłoszenie na przebudowę drogi gminnej.

7. Opracowanie kosztorysu inwestorskiego i kosztorysu ofertowego.

Ustaleń dokonali:

Przedstawiciel Gminy Szczytniki

Projektant

.....

Wiktor Piętka

O Ś W I A D C Z E N I E

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 194r. Prawo Budowlane (Dz. U. Nr 207 poz. 2016 z późniejszymi zmianami) oświadczam, że projekt budowlany pn. **Przebudowa nawierzchni drogi gminnej Iwanowice – Niemiecka Wieś – Głównych gm. Szczytniki** został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant

.....

O Ś W I A D C Z E N I E

Odwodnienie powierzchniowe pasa nawierzchni drogi gminnej **Przebudowa nawierzchni drogi gminnej Iwanowice – Niemiecka Wieś – Głównych gm. Szczytniki** uzyska się poprzez zachowanie stanu istniejącego przebiegu dróg w planie i zachowanie istniejących spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni oraz poboczy, które dotychczas zapewniły odwodnienie nawierzchni w/w drogi.

Projektant

.....

O Ś W I A D C Z E N I E

Stwierdzam, **Przebudowa nawierzchni drogi gminnej Iwanowice – Niemiecka Wieś – Głównych gm. Szczytniki** nie koliduje z sąsiednimi działkami oraz nie narusza pasa drogowego sąsiadującej drogi powiatowej. Przebudowa drogi nie koliduje z istniejącymi sieciami. Oznakowanie pionowe jest prawidłowe.

Projektant

.....

PROJEKT BUDOWLANY

2.CZĘŚĆ KOSZTORYSOWA

PROJEKT BUDOWLANY

3.CZĘŚĆ RYSUNKOWA