

Projektowanie-Nadzory-Doradztwo w Budownictwie Drogowym

ul. Głogowska 26 • 62-800 Kalisz

TEMAT	Przebudowa drogi w m. Szczurawice.
BRANŻA	Drogowa
INWESTOR	Gmina i Miasto Raszków
OPRACOWAŁ	mgr inż. Wiktor Bujko
LOKALIZACJA : Szczurawice, gmina Raszków, działka nr 157/1.	
Kalisz • Sierpień 2012	Egz. nr 1

SPIS TREŚCI

1. CZĘŚĆ OGÓLNA.....	3
1.1 Podstawa opracowania.....	3
1.2 Zakres opracowania	3
1.3 Założenia projektowe	3
1.4 Wykaz podstawowych aktów prawnych i norm.....	3
2. STAN ISTNIEJĄCY.....	4
3. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU.....	5
3.1 Opis technologii wykonania przebudowy	5
3.2 Przekrój poprzeczny.....	5
4. ODWODNIENIE.....	5
5. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	

- PLAN SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWY 1:1000

- PRZEKROJE NORMALNE 1:50

1. CZĘŚĆ OGÓLNA

1.1 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Gminą i Miastem Raszków a Projektowanie-Nadzory-Doradztwo w Budownictwie Drogowym ul. Głogowska 26, 62-800 Kalisz.

Materiały na których oparto się podczas projektowania:

- mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:1000,
- uzgodnienia z inwestorem
- ogólna inwentaryzacja w pasie drogowym,
- warunki techniczne – [1],
- obowiązujące normy i specyfikacje techniczne.

1.2 Zakres opracowania

Niniejsze opracowanie obejmuje dokumentację kosztorysowo-przetargową przebudowy odcinka drogi gminnej w m.Szczurawice na działce nr 157/1 obejmującą remont nawierzchni bitumicznej wraz z wykonaniem nakładki bitumicznej.

1.3 Założenia projektowe

Klasa drogi – D (droga dojazdowa do pól, charakter strefy zamieszkania);

Prędkość projektowa – 30 km/h;

Przekrój drogowy, jednojezdniowy, dwupasowy;

Szerokość jezdni – 4,0m.

1.4 Wykaz podstawowych aktów prawnych i norm

Podstawowe akty prawne i normy zastosowane lub cytowane w dokumentacji:

[1] - 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. 1999r, nr 43 poz. 430) z późniejszymi zmianami,

[2] - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. 2000 r, nr 63 poz. 735) z późniejszymi zmianami,

- [3] - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno - użytkowego (Dz. U. 2004 r, nr 202 poz. 2072) z późniejszymi zmianami,
- [4] -Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2003 r, nr 120 poz. 1133) z późniejszymi zmianami,
- [5] - Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t. jedn. Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zmianami),
- [6] - Komentarz do warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Część I - Wprowadzenie. Część II - Zagadnienia techniczne. "Transprojekt-Warszawa" 2000 i 2002,
- [7] - Katalog powtarzalnych elementów drogowych część I i II, Centralne Biuro Projektowo Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt – Warszawa”, Warszawa 1979r,
- [8] - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno - użytkowym (Dz.U. 2004 r, nr 130 poz. 1389) z późniejszymi zmianami,
- [9] – Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 2001
- [10] – Norma PN-S-02205:1998 „Drogi samochodowe – Roboty ziemne – Wymagania i badania”
- [11] – Norma PN-S-06102:1997 „Drogi samochodowe – Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie”
- [12] – Norma PN-S-96014:1997 „Drogi samochodowe – Podbudowa z betonu cementowego pod nawierzchnię ulepszoną – Wymagania i badania”
- [13] – Norma PN-S-96025:2000 „Drogi samochodowe i lotniskowe – Nawierzchnie asfaltowe – Wymagania”
- [14] – Pozostałe normy zgodnie z SST.

2. STAN ISTNIEJĄCY

Obszar objęty opracowaniem stanowi droga gminna o nawierzchni bitumicznej. Długość odcinka objętego przebudową wynosi 352,57 m.

Istniejąca nawierzchnia jest zniszczona, posiada spękania siatkowate i posiada miejsca wykazujące utratę nośności konstrukcji nawierzchni.

Istniejąca zabudowa rozłokowana jest ekstensywnie i przedzielona polami uprawnymi sięgającymi drogi. Wysokościowo teren jest mało zróżnicowany. Odwodnienie realizowane jest w obrębie pasa drogowego poprzez rowy oraz chłonny grunt.

3. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU

3.1 Opis technologii wykonania przebudowy.

Projektowana przebudowa rozpoczyna się w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową.

Projektuje się wykonanie w miejscach o zidentyfikowanej utracie nośności konstrukcji nawierzchni (oznaczone na Planie sytuacyjnym – rys. 1.0) wzmocnienia podłoża geosiatką. W tym celu przewiduje się wykonanie rozbiórki nawierzchni bitumicznej do gr. 5 cm i podbudowy do gr. 20 cm i ułożenie na dnie koryta odpowiedniej geosiatki (np. TENSAR lub GEOGRID) i odtworzenie warstwy podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o gr. 20 cm oraz warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC W11 50/70 o gr. 5 cm.

Dodatkowo w miejscach o dużych złuszczeniach nawierzchni przewiduje się wykonanie typowych remontów masą asfaltową wraz z rozbiórką warstwy ścieralnej. Zakres ilościowy remontów wytypowano i oznaczono na rys. 1.0.

Po wykonaniu przewidzianych remontów przewiduje się wykonanie na całym odcinku objętym przebudową nakładki z betonu asfaltowego AC S11 50/70.

Wzdłuż wykonanej nawierzchni przewiduje się wykonanie wg zaistniałej konieczności plantowania ręcznego istniejących poboczy z uzupełnieniem nierówności materiałem pofrezowym z rozbiórek nawierzchni.

3.2 Przekrój poprzeczny

Nie przewiduje się wykonywania korekty przechyłek poprzecznych istniejącej jezdni.

Szczegółowe parametry wykonania przebudowy konstrukcji drogi przedstawiono w części rysunkowej na rys. nr 2.0 „PRZEKROJE NORMALNE”

4. ODWODNIENIE

Odwodnienie projektowanego odcinka realizowane jest powierzchniowo poprzez odprowadzenie wód opadowych poprzez spadki poprzeczne jezdni i poboczy do istniejących rowów i do gruntu, gdzie będą wchłaniane przez wodoprzepuszczalne grunty piaszczyste.