

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

MARIUSZ PAWELEC

PRACOWNIA PROJEKTOWA

ul. Czerska 7, 30-437 Kraków

NIP: 679-298-70-47

tel.: 514 646 078

pp.mpawelec@gmail.com

INWESTOR:



Miasto i Gmina
Pińczów

GMINA PIŃCZÓW

ul. 3-ego Maja 10, 28-400 Pińczów

PROJEKT BUDOWLANY

NAZWA INWESTYCJI:

Przebudowa drogi w miejscowości Grochowiska w km
2+951,00 – 3+025,70

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENÍ, SPECJALNOŚĆ, BRANŻA	PODPIS
PROJEKTOWAŁ	mgr inż. Mariusz Pawelec	MAP/0200/PBKb/18 br. drogowa	
KRAKÓW, LISTOPAD 2021 r.			

PROJEKT BUDOWLANY

SPIS TREŚCI:

A. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1. Podstawa opracowania.....	4
2. Normy, wytyczne i wykorzystane opracowania	4
3. Przedmiot i zakres opracowania	5
4. Opis rozwiązań projektowych	5
C. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	7

Nr rys.	Tytuł rysunku	Skala
1	Plan sytuacyjny	1:500
2	Przekrój normalny drogowy	1:100

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy:

Gminą Pińczów z siedzibą przy ul. 3-ego Maja 10, 28-400 Pińczów,
a firmą:

Mariusz Pawelec Pracownia Projektowa z siedzibą przy ul. Czerskiej 7, 30-437
Kraków.

2. Normy, wytyczne i wykorzystane opracowania

Przy opracowaniu niniejszej dokumentacji korzystano z następujących opracowań, piśmiennictwa technicznego, norm oraz instrukcji:

- [1]. Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz.U.2019.0.1186) wraz z przepisami wykonawczymi;
- [2]. Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1995 r. (Tekst jednolity wg Dz.U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838) (z późniejszymi zmianami);
- [3]. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r.- Prawo o ruchu drogowym, (Dz. U. Nr 58 poz. 515 z 2003r. z późn. zm.);
- [4]. 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. 2016 poz. 124);
- [5]. Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych z dnia 25 kwietnia 2012 r. (Dz. U. 2012 poz. 463 z późn. zm.);
- [6]. Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, (Dz. U. nr 63, poz. 735);
- [7]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem, (Dz. U. Nr 177, poz. 1729);
- [8]. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach, (Dz. U. Nr 170 poz. 1393);
- [9]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r., z późniejszymi zmianami) wraz z załącznikami;
- [10]. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych. Załącznik do zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014r, (z późniejszymi zmianami);
- [11]. Wytyczne wzmacniania podłoża gruntowego w budownictwie drogowym;
- [12]. Obowiązujące normy i przepisy w budownictwie drogowym.

3. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania przebudowa istniejącej drogi gminnej publicznej klasy D na przejeździe kolejowym w miejscowości Grochowska, wykonana w ramach zadania pn. „Przebudowa drogi w miejscowości Grochowska”.

4. Opis rozwiązań projektowych

W ramach projektowanych rozwiązań zakłada się przebudowę istniejącej drogi gminnej, na której występują lokalne deformacje oraz zaniżenia istniejącej drogi. Zaprojektowano roboty budowlane na długości ok. 74,70m.

Początek robót budowlanych na drodze gminnej przyjęto w km 2+951,00, a koniec w km 3+025,70. Przebieg przebudowywanej drogi w planie pokrywa się z istniejącym przebiegiem. Trasa drogi składa się z odcinków prostych oraz dwóch łuków poziomych o promieniu 30m. Szerokość pasa ruchu oraz jezdni jest stała na całym analizowanym odcinku – wynosi 3,5m z dodatkowym poszerzeniem pasa ruchu o 1,0m. Zaprojektowano drogę jednojezdniową jednopasową dwukierunkową klasy D.

W ramach zadania zaprojektowano nową konstrukcji nawierzchni.

Na przejeździe kolejowym należy pozostawić istniejące wewnętrzne płyty żelbetowe znajdujące się wewnątrz toru. Płyty zewnętrzne CBP Pz 14 (4 sztuki) należy wymienić na nowe. Połączenie płyt z nawierzchnią drogi należy wypełnić masa bitumiczną.

Parametry techniczne odcinka przebudowywanej drogi gminnej w Grochowskach:

- długość odcinka – 74,70 m;
- klasa techniczna drogi – D;
- prędkość projektowa V_p – 30km/h;
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m;
- szerokość jezdni – 3,50 m z poszerzeniem o 1,0m.
- szerokość pobocza – 0,75m;
- kategoria ruchu – KR 1;
- obciążenie osi – 110 kN/oś;
- grupa nośności podłoża – G4.

Ukształtowanie oraz przebieg niwelety uwarunkowane jest następującymi czynnikami:

- niweletą istniejącej drogi gminnej,
- ukształtowaniem terenu;
- promieniami łuków pionowych;
- niwelacją istniejącego skrzyżowania.

Na przebudowywanym odcinku drogi gminnej pochylenie podłużne drogi dostosowano do istniejącego ukształtowania terenu. Zaprojektowano pochylenie poprzeczne wynoszące 2,0% w kierunku pobocza gruntowego.

Zebrane wody opadowe z jezdni i poboczy odprowadzane są na zewnątrz drogi.

PROJEKT BUDOWLANY

Przebudowywany odcinek drogi gminnej ograniczony jest obustronnie poboczami gruntowymi o szerokości 0,75m. Pochylenie poprzeczne poboczy gruntowych wynosi 6-8% na zewnątrz.

Tabela nr 1. Konstrukcja nawierzchni przebudowywanego odcinka drogi

Konstrukcja nawierzchni drogi gminnej	
Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość warstwy
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S	4 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W	5 cm
Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5mm C _{90/3}	20 cm
Warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym	30 cm

Odwodnienie przebudowywanego odcinka drogi gminnej odbywać się będzie w sposób grawitacyjny jak w stanie istniejącym, poprzez spadek podłużny oraz pochylenie poprzeczne jezdni (zgodnie z Istniejącym Zagospodarowaniem Terenu).

B.CZĘŚĆ RYSUNKOWA