



MARCIN BIENIAK  
Krążkowy 44, 63-600 Kępno, 791747184  
Tel. 791 747 184

## ***DOKUMENTACJA***

### ***BUDOWLANO – WYKONAWCZA***

**ZADANIE:**           Przebudowa drogi powiatowej nr 4715E  
                  Parcice - Sokolniki

**LOKALIZACJA:**   Odcinek A od skrzyżowania z drogą powiatową nr 4507 E do  
                          cmentarza w miejsc. Czastary

Odcinek B od skrzyżowania z drogą gminną nr 118123 E Czastary  
do ul. Leśnej do skrzyżowania z drogą powiatową nr 4502 E

Odcinek C od skrzyżowania z drogą gminną w miejsc. Bagatelka do  
skrzyżowania z drogą wojewódzką (stara droga nr 8)

dz. nr 1278, obręb geodezyjny 0001 Czastary; dz. nr 266 obręb geodezyjny  
0007 Kolonia Sokolniki; dz nr 184, dz. Nr 456 obręb geod 0008 Parcice

**INWESTOR:**       Powiatowy Wieruszowski  
                  ul. Rynek 1-7, 98-400 Wieruszów,

**OPRACOWAŁ:**   mgr inż. Marcin Bieniak  
                  Nr uprawnień WKP/BD/0344/11

Na podstawie art.20 ust.4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r.-Prawo budowlane oświadczam, że dokumentacja została sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

**DATA:**            Marzec 2016r.



## **SPIS TREŚCI:**

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

### **1. Opis techniczny**

#### **1.1 Podstawa opracowania**

Opracowanie projektu nastąpiło na zlecenie administratora drogi - Powiatowego Zarządu Dróg w Wieruszowie , ul. Ludwika Waryńskiego 14, 98-400 Wieruszów

Podstawę opracowania stanowiły:

- umowa zawarta z inwestorem
- pomiary własne projektanta,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2007 roku Nr 120 poz. 1133 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. z 2004 r. Nr 202 poz. 2072 wraz z późn. zm.).
- Mapa syt.-wys. w skali 1:1000 terenu objętego opracowaniem;
- Obowiązujące normy i przepisy, aktualna literatura, katalogi i informacje producentów.
- Uzupełniające pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane w terenie.



## 1.2 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 4715E Parcice – Sokolniki. Dokumentacja przewiduje 3 odcinki

- **Odcinek A** km 0+000 – 1+407 = **1,407 km**  
od skrzyżowania z drogą powiatową nr 4507 E do cmentarza w miejsc. Czastary
- **Odcinek B** km 2+700 – 3+867 = **1,167 km**  
od skrzyżowania z drogą gminną nr 118123 E Czastary do ul. Leśnej do skrzyżowania z drogą powiatową nr 4502 E
- **Odcinek C** km 6+235 – 7+140 = **0,905 km**  
od skrzyżowania z drogą gminną w miejsc. Bagatelka do skrzyżowania z drogą wojewódzką (stara droga nr 8)

## 1.3 Stan istniejący

Planowany do przebudowy odcinek drogi znajduje się na terenie gmin: Czastary i Sokolniki, powiat Wieruszów, w województwie łódzkim.

Jako projektowy Km 0+000 przyjęto skrzyżowanie z drogą powiatową nr 4507E – w m. Parcice, Km końcowy to skrzyżowanie z drogą wojewódzką w m. Sokolniki

Całkowita długość objęta przebudową wyniesie – 3,479 km .

Administratorem drogi będącej przedmiotem przebudowy jest Powiatowy Zarząd Dróg w Wieruszowie.

W miejscu planowanego przedsięwzięcia w chwili obecnej istnieje droga o nawierzchni bitumicznej, jezdnia o szerokości zmiennej ok. 5,5 - 6m, przekrój daszkowy ok.2%, istniejąca nawierzchnia jest w bardzo złym stanie technicznym, liczne spękania, rakowiny i przełomy. Krawędzie jezdni wykazują wiele deformacji i ubytków. Odwodnienie poprzez spadki poprzeczne jezdni ze spływem wód opadowych do rowów odwadniających. Droga przebiega w terenie częściowo zabudowanym. Pobocza nieutwardzone, zdewastowane przez ciężki transport.



Stan istniejący przedstawiają poniższe zdjęcia.



**Fot. 1. Stan istniejący Odcinek A**



**Fot. 2. Stan istniejący Odcinek B**





**Fot.3. Stan istniejący Odcinek C**

#### **1.4 Rozwiązania projektowe.**

Przyjęte parametry projektowe:

- klasa drogi – Z,
- prędkość projektowa - 60 km/h,
- szerokość jezdni – 6 m
- pobocza utwardzone
- przewidywane natężenie ruchu – KR 2
- grupa nośności podłoża – G1
- przekrój daszkowy 2%



- **Odcinek A** km 0+000 – 1+407 = 1,407 km  
od skrzyżowania z drogą powiatową nr 4507 E do cmentarza  
w miejscowości Czastary

W miejscowości Parcice wykonanie zatoki autobusowej wraz z łącznikiem z kostki brukowej do istniejącego chodnika, w celu zwiększenia bezpieczeństwa.

Ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego AC 11W gr. śr. 3cm na istniejącej konstrukcji. Wykonanie poszerzenia lewostronnego konstrukcji jezdni do 6m, poprzez wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne, ułożenie podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie gr. 23cm (warstwa dolna frakcja 0/63mm gr. 15cm oraz górna 0/31,5 gr. 8cm) oraz warstwy wiążącej z betonu asfaltowego gr. 4cm. Połączenie starej i nowej nawierzchni należy wzmocnić poprzez ułożenie na styku powierzchni warstwy wiążącej i wyrównawczej z betonu asfaltowego geosiatki przeciwspekaniowej o wytrzymałości na rozciąganie > 100 kN/m (pas szerokości min 0,5 m po obu stronach połączenia), następnie ułożyć warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm na poszerzeniu oraz wcześniej wyrównanej starej nawierzchni.

Na całym odcinku obustronne umocnienie poboczy kruszywem 0/31,5mm gr. 15cm wraz z zagęszczeniem na szerokości ok. 0,5m.





- **Odcinek B** km 2+700 – 3+867 = 1,167 km  
od skrzyżowania z drogą gminną nr 118123 E Czastary do ul.  
Leśnej do skrzyżowania z drogą powiatową nr 4502 E

Założono przebudowę skrzyżowania z drogą gminną w km 2+710 polegającą na wymianie nawierzchni tłuczniowej na beton asfaltowy .

Ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego AC 11W gr. śr. 3cm na istniejącej konstrukcji. Wykonanie poszerzenia prawostronnego konstrukcji jezdni do 6m, poprzez wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne, ułożenie podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie gr. 23cm (warstwa dolna frakcja 0/63mm gr. 15cm oraz górna 0/31,5 gr. 8cm) oraz warstwy wiążącej z betonu asfaltowego gr. 4cm. Połączenie starej i nowej nawierzchni należy wzmocnić poprzez ułożenie na styku powierzchni warstwy wiążącej i wyrównawczej z betonu asfaltowego geosiatki przeciwspekaniowej o wytrzymałości na rozciąganie > 100 kN/m (pas szerokości min 0,5 m po obu stronach połączenia), następnie ułożyć warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm na poszerzeniu oraz wcześniej wyrównanej starej nawierzchni.

Na całym odcinku obustronne umocnienie poboczy kruszywem 0/31,5mm gr. 15cm wraz z zagęszczeniem na szerokości ok. 0,5m.

- **Odcinek C** km 6+235 – 7+140 = 0,905 km  
od skrzyżowania z drogą gminną w miejsc. Bagatelka do skrzyżowania z drogą wojewódzką (stara droga nr 8)



Wykonanie krawężnika strona lewa. Budowa ciągu pieszo – rowerowego z kostki brukowej betonowej gr. 6cm strona lewa. Na zjazdach krawężnik najazdowy obniżony, zjazdy indywidualne z betonowej kostki brukowej gr. 8cm, zjazd publiczny z betonu asfaltowego. Przebudowanie istniejącego rowu otwartego;

Ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego AC 11W gr. śr. 3cm na istniejącej konstrukcji. Wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm

Wykonanie linii kablowej 0,4kV wraz z latarniami - odrębne opracowanie

*Układ warstw konstrukcyjnych –jednia*

L.p.	Warstwa	Grubość (cm)
1	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S	4
2	Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 11W	śr. 3
3	Istniejąca konstrukcja	

*Układ warstw konstrukcyjnych –poszerzenie*

L.p.	Warstwa	Grubość (cm)
1	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S	4
2	Geosiatka >100 kN/m	
3	Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W	4
4	Górna podbudowa z KŁSM 0/31,5	8
5	Dolna podbudowa z KŁSM 0/31,5	15

Razem

31

Szczegółową technologię robót opisują Szczegółowe Specyfikacje Techniczne, będące osobnym opracowaniem.





## Wielkości charakterystyczne

### ▪ **Odcinek A** km 0+000 – 1+407 = 1,407 km

- długość = 1 407 m
- warstwa nawierzchni wyrównawcza AC11W = 7 794,78 m<sup>2</sup>
- podbudowa z KŁSM 0-63 = 1 290,14 m<sup>2</sup>
- podbudowa z KŁSM 0-31,5 = 1 061,82 m<sup>2</sup>
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W = 890,58 m<sup>2</sup>
- warstwa ścieralna AC11S gr. 4cm = 8 643,00m<sup>2</sup>
- umocnienie poboczy KŁSM = 1 407 m<sup>2</sup>
- odtworzenie rowów przydrożnych = 2 814 mb

### ▪ **Odcinek B** km 2+700 – 3+867 = 1,167 km

- długość = 1 167 m
- warstwa nawierzchni wyrównawcza AC11W = 6 465,18 m<sup>2</sup>
- podbudowa z KŁSM 0-63 = 956,94 m<sup>2</sup>
- podbudowa z KŁSM 0-31,5 = 770,22 m<sup>2</sup>
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W = 630,18 m<sup>2</sup>
- warstwa ścieralna AC11S gr. 4cm = 7 098,00 m<sup>2</sup>
- umocnienie poboczy KŁSM = 1 167,00 m<sup>2</sup>
- odtworzenie rowów przydrożnych = 2 334,00 mb

### ▪ **Odcinek C** km 6+235 – 7+140 = 0,905 km

- długość = 905 m
- warstwa nawierzchni wyrównawcza AC11W = 5 430,00 m<sup>2</sup>
- warstwa ścieralna AC11S gr. 4cm = 5 505,00 m<sup>2</sup>



- umocnienie poboczy KŁSM = 1 167,00 m<sup>2</sup>
- odtworzenie rowów przydrożnych = 1 690,00 mb
- umocnienie poboczy KŁSM = 452,50 m<sup>2</sup>
- krawężnik betonowy 15x30cm – 873 m
- krawężnik betonowy 15x22cm – 35,00 m
- obrzeże betonowe 8x30cm – 896 m
- nawierzchnia z kostki betonowej 6cm szara - 1 770,00 m<sup>2</sup>
- nawierzchnia z kostki betonowej 8cm kolor - 20,92 m<sup>2</sup>

### **1.5 Wpływ na środowisko**

Inwestycja nie oddziałuje niekorzystnie na środowisko.

### **1.6 Zabezpieczenie robót.**

Ze względu na realizację inwestycji w czasie trwania ruchu samochodów należy szczególną uwagę zwrócić na to, aby:

- pracownicy w czasie przebywania na budowie byli ubrani w odblaskowe kamizelki ostrzegawcze,
- zabezpieczenie i oznakowanie robót było utrzymane przez cały okres budowy,
- ograniczyć do minimum przebywanie pracowników na czynnej części jezdni.

Oznakowanie prowadzonych robót związanych z wykonaniem przebudowy drogi należy wykonać zgodnie z zatwierdzonym Projektem Organizacji Ruchu na czas robót. W zależności od postępu robót, projekt organizacji ruchu powinien być na bieżąco aktualizowany przez Wykonawcę. Podstawowym wymaganiem jest zapewnienie na czas prowadzenia budowy alternatywnych połączeń komunikacyjnych oraz minimalizacja ograniczeń i utrudnień dla indywidualnego ruchu lokalnego, służb



ratunkowych, ruchu tranzytowego, komunikacji zbiorowej i ruchu pieszego.

## 2. Plan orientacyjny



Rys. 1. Plan Sytuacyjny



### 3. Przedmiar robót



#### **4. Część rysunkowa**

- Rys. nr 1 – Plan sytuacyjny
- Rys. nr 2 – Plan zagospodarowania terenu
- Rys. nr 3 – Przekroje normalne
- Rys. nr 4a – Szczegóły konstrukcyjne
- Rys. nr 4b – Szczegóły wjazdu

