



Usługi Inżynieryjne i Doradztwo „OLBARK”  
mgr inż. Arkadiusz Olborski  
44-238 Czerwionka-Leszczyny, ul. Chopina 4a/7  
Tel: +48 503 415 138  
Mail: [biuro@olbark.pl](mailto:biuro@olbark.pl)

## **PROJEKT BUDOWLANO – WYKONAWCZY**

### **„Przebudowa drogi gminnej ulicy Trześniówka i ul Dolna Wieś w Sołectwie Pilchowice ETAP I”**

ZAMAWIAJĄCY:

**GMINA PILCHOWICE  
44-145 Pilchowice, ul. Damrota 8**

ADRES INWESTYCJI:

**GMINA PILCHOWICE  
SOŁECTWO PILCHOWICE, ul. TRZEŚNÍÓWKA I UL DOLNA  
WIEŚ  
DZ. NR: 62, 102, 189/88**

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

**Usługi Inżynieryjne i Doradztwo „OLBARK”  
mgr inż. Arkadiusz Olborski  
44-238 Czerwionka-Leszczyny, ul. Chopina 4a/7**

OPRACOWAŁ:

**mgr inż. Arkadiusz Olborski**

PROJEKTANT:

**mgr inż. Tomasz Gacek  
SLK/3672/PWOD/11**



## 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Przebudowa drogi ul. Trześniówka i ul. Dolna wieś w Pilchowicach, zarządcą drogi jest **Urząd Gminy Pilchowice**. Opracowanie obejmuje etap pierwszy na kilometrażu od 0+000 km do 1+132 km.

### **Projekt opracowano na podstawie:**

- mapy sytuacyjno – wysokościowej pozyskanej z zasobów starostwa ( **skala 1: 500** ), przetworzona cyfrowo
- uzupełniających pomiarów sytuacyjnych wykonanych przez jednostkę projektującą,
- inwentaryzacji stanu istniejącego zagospodarowania terenu pasa drogowego,
- inwentaryzacji istniejącej konstrukcji nawierzchni drogi,
- ustaleń uzyskanych od Zamawiającego w zakresie technologii przebudowy istniejącej nawierzchni i zakresu remontu,
- zakresu rzeczowego zlecenia dołączonego do umowy wykonawczej
- obowiązujących norm i przepisów prawnych,

## 2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Projekt niniejszy ma charakter dokumentacji **budowlano-wykonawczej**, której celem jest określenie szczegółowego sposobu i zakresu wykonania remontu istniejącej nawierzchni jezdni, wykonanie opaski betonowej i wjazdów indywidualnych, wraz z regulacją istniejącego wyposażenia drogi:

- ustalenie **sposobu zagospodarowania terenu pasa drogowego**,
- ustalenie technologii przebudowy nawierzchni jezdni drogi
- ustalenie sposobu wykonania nawierzchni opaski betonowej oraz zjazdów indywidualnych

## 3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Droga objęta opracowaniem ma charakter drogi gminnej **klasy L** i służy obsłudze komunikacyjnej zwartej zabudowy mieszkaniowej, oraz dojazdu do pól służących produkcji rolnej.

Wjazdy bramowe są wykonane z płyt betonowych, kostki betonowej oraz kostki kamiennej. Nawierzchnia jezdni drogi wykonana jest z warstw asfaltobetonu grubości 4 + 4 cm, ułożonych na podbudowie z kruszywa.

Ze względu na znaczne zużycie oraz degradację drogi, nawierzchnia odbiega znacznie wysokościowo od stanu pierwotnego. Obecna nawierzchnia w tych miejscach znajduje się nawet 10 cm poniżej właściwego profilu drogi.

### **W pasie drogowym zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia terenu:**

- napowietrzna linia energetyczna z lampami oświetlenia ulicznego – właściciel TAURON, poza zakresem opracowania
- rowy odprowadzające oraz odwodnieniowe
- sieci telekomunikacyjne

- sieci wodociągowe
- sieć kanalizacyjna oraz włązy i wpusty

**Lokalizację orientacyjną projektowanego odcinka drogi przedstawiono na mapie w skali 1: 25 000. Projektowany zakres remontu nie zakłada kolizji z istniejącym uzbrojeniem.**

#### **4. ZASADNOŚĆ PROJEKTOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Przedmiotowa droga gmina ul. Trześniówka stanowi uzupełnienie lokalnego układu komunikacyjnego, który zaspokaja potrzeby dostępności lokalnych usług dla mieszkańców gminy oraz każdego potencjalnego usługobiorcy. Stanowi swoistą obwodnicę, biegnąc od DW 921 (ul. Damrota) aż do ul. Dolna Wieś, która to z kolei łączy się z powrotem z DW 921. Poprzez projektowaną nakładkę z asfaltobetonu wyremontowane zostanie włączenie drogi gminnej do drogi wyższego rzędu, DW 921 (ul. Damrota). Droga zapewnia dojazd do Domu Pomocy Społecznej dla Dzieci i Młodzieży prowadzonego przez Zakon Ojców Kamilianów, zakładom produkcyjnym (rzeźnia, uprawa szklarniowa, pola służące produkcji rolnej) oraz lokalnym przedsiębiorcom – w obszarze objętym remontem, siedziby ma 6 lokalnych przedsiębiorców. Realizuje więc misję dostępności komunikacyjnej do usług publicznych oraz lokalnych ośrodków gospodarczych.

Nie bez znaczenia pozostaje fakt, iż remont podniesie walory użytkowe ulicy oraz poprawi bezpieczeństwo uczestników ruchu z niej korzystających. Wykonanie opasek betonowych, czterech przejść dla pieszych oraz dwóch progów zwalniających, znacząco poprawi bezpieczeństwo pieszych oraz kierujących pojazdami. Prognozując znaczący wzrost atrakcyjności terenów wiejskich w Gminie Pilchowice na przestrzeni ostatnich lat, zasadne wydaje się przypuszczenie, iż nastąpi rozwój zabudowy jednorodzinnej. Będzie się to wiązało z koniecznością zapewnienia obsługi transportu zbiorowego oraz indywidualnego, co dodatkowo podniesie atrakcyjność obszarów w pobliżu ul. Trześniówka. W związku z powyższym realizacja projektowanego remontu bez wątplenia wyczerpuje kryterium zasadności.

#### **5. PROJEKTOWANY ZAKRES REMONTU DROGI**

**Projektowane zagospodarowanie terenu istniejącego pasa drogowego przedstawiono na planie sytuacyjnym na kopii mapy zasadniczej do celów projektowych w skali 1: 500 (przetworzonej cyfrowo) (rys. nr 2.1, 2.2).**

Na odcinku będącym przedmiotem opracowania przewidziano wykonanie nakładki z asfaltobetonu, z warstwy wyrównawczej o gr. do 5 cm oraz warstwy ścieralnej gr. 4 cm.

Zaprojektowano wymianę istniejącej nawierzchni betonowej wjazdów bramowych na nawierzchnię z kostki betonowej po istniejącym dotychczas przebiegu i według istniejących parametrów przekroju.

Na całej długości projektowanego remontu przewidziano montaż nowego krawężnika o wymiarach 15x22 cm, układanym w taki sposób aby przywrócić prostoliniowość na odcinkach zniszczenia drogi.

Na odcinku gdzie występuje opaska betonowa przewiduje się że krawężnik będzie wystawał o 2 cm w stosunku do nawierzchni jezdni, na zjazdach bramowych 4 cm a na pozostałych odcinkach będzie wtopiony.

Odcinki dojazdowe od drogi do wjazdów bramowych zaprojektowano do wykonania z kostki betonowej, gr. 8 cm. Szerokość projektowanych wjazdów wynosi od 4 do 6 m. Jezdnie dróg dojazdowych gminnych należy odtworzyć w nawierzchni bitumicznej w sposób umożliwiający właściwe wysokościowe dopasowanie wlotów dróg. Projektowane przekroje typowe oraz projektowaną konstrukcję nawierzchni przedstawiono i opisano na **przekrojach typowych**.

W ramach projektowanego remontu przewidziano odtworzenie oraz odmulenie rowów odwodnieniowych, w celu właściwego odprowadzenia wód powierzchniowych z nawierzchni jezdni.

Zaprojektowano dowiązanie do granicy ul. Damrota. Przejazd kolei wąskotorowej zaprojektowano z kostki granitowej na podbudowie betonowej.

Remont istniejących przepustów na zjazdach indywidualnych będzie polegał na usunięciu istniejących ścianek betonowych, wymianie rury betonowej na rurę PP  $\phi 400$  SN8 oraz wykonanie obrobienia wlotu i wylotu kostką granitową cięto łupaną 9/11 wraz z odtworzeniem nawierzchni wjazdu w kostce betonowej.

Projekt wykonawczy należy skonfrontować z zatwierdzoną docelową organizacją ruchu, opaskę w miejscach przejść dla pieszych wykonać z kostki integracyjnej na szerokości 30 cm, oraz zabudować dwa progi z kostki betonowej zgodnie z dokumentacją.

### **Konstrukcja nawierzchni zaprojektowano następująco:**

Uwzględniając warunki gruntowo – wodne podłoża odpowiadające **gr. nośności – G1**, istniejącą podbudowę z tłucznia **oraz** ze względu na koszty zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni jezdni drogi, opaski betonowej i wjazdów bramowych:

#### **na jezdni drogi gminnej:**

- projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grubości **4 cm**, z m.m. o uziarnieniu **AC 11S50/70**,
- projektowana warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego o grubości **do 5 cm**, z m.m. o uziarnieniu **AC 16W50/70**,
- istniejąca nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego
-

**na wlotach dróg dojazdowych oraz lokalnych:**

- projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o **grubości 5 cm**, z m.m. o uziarnieniu **AC 11S50/70**,

**na zjazdach do posesji z kostki:**

- projektowana warstwa ścieralna z kostki betonowej o gr. **8 cm**
- projektowana warstwa podsypki cementowo-piaskowej 1:4 o **gr. 3 cm**,
- projektowana warstwa podbudowy z mieszanki kr. łamanego 0/31,50 mm o **gr. 20 cm.**,

**na opasce betonowej z kostki:**

- projektowana warstwa ścieralna z kostki betonowej o gr. **8 cm w kolorze szarym**,
- projektowana warstwa podsypki piaskowej 1:4 o **gr. 3 cm**,
- kruszywo łamane warstwą grubości – **15 cm**,

**pobocze:**

- kruszywo łamane 0/31,5 **gr. 10 cm**

**na przejeździe kolei wąskotorowej:**

- projektowana warstwa ścieralna z kostki granitowej 9/11 cięto-łupana
- projektowany podkład z zaprawy wysokiej wytrzymałości – **3 cm**
- podbudowa z betonu C30/37 - **20 cm**
- warstwa odcinająca z piasku – **10 cm**

**dowiązanie do drogi tłuczniowej (KR1):**

- projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o grubości **4 cm**, z m.m. o uziarnieniu **AC 11S50/70**,
- projektowana warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grubości **do 4 cm**, z m.m. o uziarnieniu **AC 16W50/70**,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-63 grubości – **20 cm**,

## 6. Ukształtowanie wysokościowe

Projektowane ukształtowanie wysokościowe stanowi odwzorowanie istniejącego ukształtowania wysokościowego wyznaczonego przez istniejącą nawierzchnię oraz połączenia do istniejących jezdni bitumicznych.

## 7. Odwodnienie

Przewidziano odwodnienie powierzchniowe przez spływ wody opadowej spadkami poprzecznymi i podłużnymi. Odbiór wody opadowej nastąpi poprzez remontowane rowy odwodnieniowe i odprowadzające.

## 8. Roboty ziemne

Roboty ziemne obejmują wykopy koryta pod projektowane warstwy konstrukcji nawierzchni opaski betonowej oraz wjazdów do bram wjazdowych. Z załadunkiem i odwozem gruntu z wykopów na odkład.

Roboty ziemne obejmują także wykopy pod remont oraz udroźnienie rowów odwodnieniowych.

## 9. Kolizje

Ze względu na potencjalne niewykazane uzbrojenie istniejące roboty ziemne wykonywać z zachowaniem ostrożności, w szczególności przy wykopach pod studzienki ściekowe i rurociągi PCV.

**Skrzynki zasuw wodociągowych, włazy studni deszczowych oraz wpusty zlokalizowane w nawierzchni jezdni, dojazdów oraz chodnikach z kostki betonowej podlegają regulacji wysokościowej.**

Opracował:

.....