

PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLOWO-USŁUGOWE

USŁUGI BUDOWLANO-INSTALACYJNE
58-506 Jelenia Góra, ul. Elsnera 2/109



KASAM
Katarzyna Samulska

PROJEKT BUDOWLANY

**NA REMONT DROGI DOJAZDOWEJ
DO GRUNTÓW ROLNYCH W UBOCZU
(dz. nr 866, 874, 879, 931 i cz. 938)
W GMINIE GRYFÓW ŚLĄSKI**

INWESTOR:

GMINA GRYFÓW ŚLĄSKI

**Ulica Rynek 1
59-620 GRYFÓW ŚLĄSKI**

Opracował: inż. Jarosław Samulski

.....

Jelenia Góra, Grudzień 2009 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Strona tytułowa.
2. Spis treści.
3. Opis techniczny.
4. Przedmiar robót.
5. Plan orientacyjny w skali 1 : 75 000.
6. Mapa ewidencji gruntów w skali 1 : 5000.
7. Plan zagospodarowania terenu w skali 1 : 1000.
7. Przekroje konstrukcyjne.
8. Typowy przepust rurowy.

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania projektu na remont odcinka drogi dojazdowej do gruntów rolnych w Uboczu w gminie Gryfów Śląski jest zawarta Umowa pomiędzy Gminą Gryfów Śląski, a Przedsiębiorstwem Handlowo Usługowym „KASAM” z Jeleniej Góry.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

- mapa ewidencji gruntów w skali 1: 5000
- mapa sytuacyjno wysokościowa w skali 1: 1000
- wyniki pomiarów sytuacyjno - wysokościowych wykonanych w terenie
- uzgodnienia z przedstawicielem Urzędu Gminy Gryfów Śląski
- rozporządzenie WTiGM z 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- normy i przepisy obowiązujące przy projektowaniu dróg

3. STAN ISTNIEJĄCY

Droga dojazdowa do gruntów rolnych w Uboczu zaplanowana do przebudowy jest zlokalizowana na działkach nr 866, 874, 879, 931 i cz. 938 stanowiących własność gminy Gryfów Śląski. Jest drogą siedliskową przebiegającą przez wieś. Stanowi jedyny dojazd do przyległych przy niej pól dla rolników. Droga ta posiada nawierzchnię gruntową, wielokrotnie wzmocnianą materiałami kamiennymi. Na dzień dzisiejszy istniejącą nawierzchnię można jeszcze częściowo wykorzystać jako dolną warstwę podbudowy pod przyszłą nową nawierzchnię bitumiczną. W przypadku nie podjęcia naprawy tego odcinka droga ulegnie degradacji. Taki stan nawierzchni powoduje utrudnienia w ruchu pojazdów i stwarza zagrożenie bezpieczeństwa jej użytkowników. Aby droga nadawała się do normalnej eksploatacji należy niezwłocznie wykonać jej remont polegający na wykonaniu odwodnienia, wykonaniu i wzmocnieniu warstw konstrukcyjnych drogi i ułożeniu nowej nawierzchni bitumicznej.

4. PARAMETRY PROJEKTOWANEJ DROGI

# - długość drogi :	-	952,0 m	w tym:
# odcinek AB	-	818,0 m	
# odcinek CD	-	116,0 m	
# odcinek EF	-	18,0 m	
# - szerokość jezdni (zmienna) -		3,0 -:-4,0 m	
# - powierzchnia jezdni	-	3 248,0 m ²	
# - ścieki betonowe	-	204 m	
# - spadki podłużne	-	do 9,63 %	
# - spadki poprzeczne	-	2 %	
# - szerokość poboczy	-	0,5 -:- 1,0	
# - spadek poprzeczny poboczy	-	5 -:- 6 %	
# - pochylenie skarp	-	1:1	
# - nawierzchnia	-	bitumiczna	
# - ruch	-	KR3	

5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Na życzenie inwestora, ze względu na ograniczone środki finansowe remont odcinka drogi rolniczej zaprojektowano tak aby sytuacyjnie trasę drogi dopasować do istniejących szerokości pasa drogowego oraz wysokościowo do niwelety istniejącej drogi. Pozwoli to na uniknięcie wykupu gruntów i kosztownych robót ziemnych.

5.1 Konstrukcja jezdni

Na podstawie dokonanych uzgodnień oraz w oparciu o wyniki dokonanych pomiarów sytuacyjno-wysokościowych zaprojektowano następującą konstrukcję jezdni:

- Na odcinku AB , CD i EF:

- # - Wyrównanie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni warstwą tłucznia o średniej grubości 12 cm
- # - Górna warstwa podbudowy z tłucznia grubości 8 cm
- # - Warstwa wiążąca nawierzchni z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej grubości 4 cm
- # - Warstwa ścieralna nawierzchni z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej grubości 3 cm

5.2 Odwodnienie

W celu prawidłowego odwodnienia nawierzchni jezdni i przyległego terenu zaprojektowano spadki poprzeczne i podłużne drogi, rowy i przepusty, ścieki z elementów betonowych tak aby odprowadzić wody opadowe poza korpus drogi.

- Projektowane do wykonania lub odtworzenia rowy z wyprofilowaniem skarp i dopasowaniem niwelety dna do wlotów przepustów:

Odcinek AB:

- w km od 0+000 do 0+034 rów przydrożny strona prawa L = 34 m,
- w km od 0+034 do 0+160 rów przydrożny strona lewa L = 126 m,
- w km od 0+300 do 0+350 rów przydrożny strona lewa L = 50 m,
- w km 0+327 rów na wylotach przepustu, L = 30 m,
- w km 0+343 rów na wylotach przepustu, L = 30 m,

- Istniejące przepusty do odmulenia i naprawy :

Odcinek AB:

- w km 0+085 , istniejący przepust kamienny na zjeździe , L = 8,0 m
- w km 0+160 , istniejący przepust kamienny na zjeździe, L = 7,0 m

- Projektowane przepusty z rur PHED:

Odcinek AB:

- w km 0+034 , projektowany przepust Φ 500 mm, L = 12,0 m
- w km 0+327 , projektowany przepust Φ 500 mm, L = 6,0 m
- w km 0+343 , projektowany przepust Φ 500 mm, L = 6,0 m

- Projektowane ścieki z elementów betonowych gr. 15 cm ułożone na ławie z betonu B 15 w ilości 0,06 m³ na 1 mb:

Odcinek AB:

- w km 0+034 , projektowany ściek na zjeździe, L = 8,0 m
- w km 0+297 , projektowany ściek na zjeździe, L = 6,0 m
- w km 0+336 , projektowany ściek na zjeździe, L = 6,0 m
- w km 0+710 do 0+894 , projektowany ściek, L = 184,0 m

6. OPIS ROBÓT

Przed przystąpieniem do robót należy uzyskać od zarządcy drogi zezwolenie na zajęcie pasa drogowego . Roboty wykonywać i oznakować zgodnie z zatwierdzonym projektem zmiany organizacji ruchu i sposobu zabezpieczenia terenu pasa drogowego na czas wykonywania robót.

W pierwszej kolejności należy wytyczyć oś trasy i odtworzyć granice działek. Następnie należy usunąć krzewy i samosiejki z poboczy i z rowów oraz powycinać konary i gałęzie drzew wchodzące w skrajnię drogową. W dalszym etapie należy ściąć pobocza, odmulić istniejące przepusty, wykonać rowy i wykonać nowoprojektowane przepusty. Rzędne dna rowów i należy dopasować do wlotów i wylotów istniejących i projektowanych przepustów. Ścianki czołowe przepustów, obudowy wlotów i wylotów przepustów należy wykonać z granitowego kamienia łamanego. Przy wykonywaniu robót ziemnych i korytowaniu pod konstrukcję drogi należy uzgodnić z właścicielami sieci miejsca kolizji. Należy zwrócić szczególną uwagę na sieć energetyczną, telekomunikacyjną i wodociagową. Po wykonaniu profilowania podłoża równiarką pod warstwy konstrukcyjne drogi należy wykonać sączki poprzeczne z tłucznia. Można wtedy przystąpić do wykonania warstw konstrukcyjnych pod nawierzchnię drogi.

Na odcinku AB, CD i EF należy wykonać:

- Wyrównanie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni warstwą tłucznia o średniej grubości 12 cm
- Górna warstwa podbudowy z tłucznia grubości 8 cm
- Warstwa wiążąca nawierzchni z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej grubości 4 cm
- Warstwa ścieralna nawierzchni z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej grubości 3 cm

Wykonanie wzmocnienia istniejącej nawierzchni polega na: oczyszczeniu istniejącej nawierzchni z zanieczyszczeń, rozścieleniu warstwy tłucznia z zaklinowaniem kłincem i miałem kamiennym, zagęszczeniu mechanicznym tej warstwy walcem statycznym i sprawdzeniu profilu podbudowy. Na tak przygotowanej i odebranej przez inspektora nadzoru dolnej warstwie podbudowy można przystąpić do wykonywania górnej warstwy podbudowy tłuczniowej grubości 8 cm. Po odbiorze podbudowy można przystąpić do wykonywania nawierzchni bitumicznej. Pierwszą warstwą nawierzchni jest warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej grubości 4 cm. Przed wykonaniem nawierzchni warstwy ścieralnej należy ułożyć projektowane korytka ściekowe i wykonać regulacje wszystkich urządzeń w jezdni. Nawierzchnię warstwy ścieralnej wykonać z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej grubości 3 cm.

Pobocza należy wyprofilować niesortem kamiennym ze spadkiem 5 % od jezdni do rowu i dodatkowo wzmocnić asfaltem i grysami. Rejon skrzyżowań należy oznakować znakami A-7 i D-1 zgodnie z projektem oznakowania dróg gminnych.

Całość prac wykonać zgodnie z rozporządzeniem WTIGM z 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz według szczegółowych specyfikacji technicznych.