

PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLOWO-USŁUGOWE

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



KASAM
Katarzyna Samulska

PROJEKT BUDOWLANY

**NA REMONT DROGI GMINNEJ
W MŁYŃSKU (dz. nr 126)
W GMINIE GRYFÓW ŚLĄSKI**

INWESTOR:

GMINA GRYFÓW ŚLĄSKI

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

Opracował: inż. Jarosław Samulski

.....

Jelenia Góra, Listopad 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.
8. Przekroje konstrukcyjne.

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania projektu na przebudowę drogi dojazdowej do gruntów rolnych w Młyńsku w gminie Gryfów Śląski jest Umowa nr/2009 z 12-10-2009 r. zawarta 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 Młyńsku zaplanowana do remontu jest zlokalizowana na działce nr 126 stanowiącą własność gminy Gryfów Śląski. Jest drogą dojazdową do gruntów rolnych oraz do wiejskiego cmentarza. Droga ta posiada nawierzchnię gruntową wielokrotnie wyrównywaną materiałami kamiennymi, która jest w złym stanie. Nawierzchnia jezdni posiada liczne ubytki i jest zdeformowana, częściowo jest porośnięta trawą. Na dzień dzisiejszy istniejącą nawierzchnię po oczyszczeniu z roślinności, wyrównaniu i wzmocnieniu warstwą tłucznia można wykorzystać jako podbudowę 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, wzmocnieniu warstw konstrukcyjnych drogi i ułożeniu nowej nawierzchni bitumicznej.

4. PARAMETRY PROJEKTOWANEJ DROGI

# - długość drogi :	- 226 m,
# - szerokość jezdni :	- 3,0 m
# - powierzchnia jezdni	- 738,0 m ²
# - spadki podłużne	- do 7 %
# - spadki poprzeczne	- 2 do 3%
# - szerokość poboczy	- 0,5 m
# - spadek poprzeczny poboczy	- 5 do 6%
# - pochylenie skarp	- 1:1
# - rowy przydrożne	- 20 m
# - nawierzchnia	- bitumiczna
# - ruch	- lekki

5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Na życzenie inwestora, ze względu na ograniczone środki finansowe, remont odcinka drogi powiatowej zaprojektowano tak aby sytuacyjnie trasę drogi dopasować do istniejących szerokości pasa drogowego oraz wysokościowo do niwelety istniejącej drogi.

5.1 Konstrukcja jezdni

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

- w km 0+000 do 0+226 :

- # - Wyrównanie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni tłucznem kamiennym zagęszczanym mechanicznie o średniej grubości warstwy 12 cm
- # - Warstwa wyrównawcza i wiążąca z mieszanki mineralno- bitumicznej asfaltowej o grubości średnio 4 cm
- # - Warstwa ścierna z mieszanki mineralno- bitumicznej asfaltowej o grubości średnio 3 cm

5.2 Odwodnienie

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

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

- w km 0+121, rów przydrożny na wlocie i wylocie przepustu, L = 20 m,

- Istniejące przepusty do odmulenia i bieżącej naprawy :

- w km 0+121, istniejący przepust pod drogą Φ 300 mm, L = 5,0 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 pobocza oraz powycinać konary i gałęzie drzew wchodzące w skrajnię drogową. W dalszym etapie należy ścieć pobocza, odmulić istniejący przepust, wykonać ścianki czołowe i rowy. Rzędne dna rowów należy dopasować do wlotów i wylotów istniejącego przepustu. Następnie należy ścieć zawyżone pobocza, wykorytować miejsca niezbędne pod konstrukcję drogi takie jak: skrzyżowania i zjazdy. Potem należy wyprofilować podłoże i wykonać sączki poprzeczne z tłucznia w celu wyprowadzenia wody opadowej poza korpus drogi. Wykonanie tych prac zapewni odwodnienie korpusu drogowego. Można wtedy przystąpić do wykonania naprawy nawierzchni. Pierwszą warstwą konstrukcyjną jest wyrównanie, wzmocnienie, a zarazem wyprofilowanie istniejącej nawierzchni warstwą tłucznia o średniej grubości warstwy 12 cm. Wykonanie tej warstwy polega na: oczyszczeniu istniejącej nawierzchni z zanieczyszczeń, rozścieleniu warstwy tłucznia z zaklinowaniem kłińcem i miałem kamiennym, zagęszczeniu mechanicznym tej warstwy walcem statycznym i sprawdzeniu profilu podbudowy. Na tak przygotowanej i odebranej przez inspektora nadzoru podbudowie można przystąpić do wykonywania nawierzchni bitumicznej na

całej długości drogi. Pierwszą warstwą nawierzchni jest warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej grubości 4 cm. Drugą warstwą nawierzchni jest warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej grubości 3 cm. Zatoka postojowa przed cmentarzem w km od 0+125 do 0+165 wykonać w nawierzchni tłuczniowej. Pobocza należy wyprofilować niesortem kamiennym ze spadkiem 5 % od jezdni do rowu . Rejony skrzyżowania należy oznakować znakami ostrzegawczymi A-7 i D-1 zgodnie z projektem oznakowania.

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.