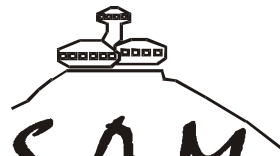


PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLOWO-USŁUGOWE

USŁUGI BUDOWLANO-INSTALACYJNE

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



KASAM
Katarzyna Samulska

DOKUMENTACJA

**NA REMONT DRÓG GMINNYCH
W WOLBROMOWIE**

INWESTOR:

GMINA GRYFÓW ŚLĄSKI

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

Opracował: inż. Jarosław Samulski

.....

Jelenia Góra, Marzec 2010 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.

OPIs TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania projektu na remont gminnych w Wolbromowie w gminie Gryfów Śląski jest zawarta Umowa z 01-03-2010 r. 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

Odcinki dróg gminnych w Wolbromowie zaplanowane do remontu są zlokalizowane na działkach nr 274 i 331 stanowiących własność gminy Gryfów Śląski. Odcinki te przebiegającą przez wieś. Stanowią dojazdy do pól i połączenie do drogi powiatowej. Odcinki tej drogi gminnej posiadają nawierzchnię gruntową, wielokrotnie wzmacnianą materiałami kamiennymi.

Na dzień dzisiejszy istniejąca nawierzchnia na tych drogach jest z licznymi ubytkami i koleinami powstałymi po ulewnych deszczach.

W przypadku nie podjęcia remontu tych odcinków 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 :	- 625 m w tym:
# odcinek AB	- 295 m
# odcinek BC	- 240 m
# odcinek DE	- 90 m
# - szerokość jezdni	- 3,0 m
# - powierzchnia jezdni	- 2 708,0 m ² w tym:
# odcinek AB	- 931,00 m
# odcinek BC	- 752,50 m ²
# odcinek DE	- 290,00 m ²
# - ścieki betonowe	- 6 m
# - spadki podłużne	- do 7,1 %
# - spadki poprzeczne	- 2 %
# - szerokość poboczy	- 0,5-:-1,0 m
# - spadek poprzeczny poboczy	- 5 %
# - pochylenie skarp	- 1:1
# - nawierzchnia	- bitumiczna
# - ruch	- KR-3

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, BC i DE :

- # - Dolna warstwa podbudowy z tłucznia grubości 15 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:
- rów przydrożny na wlotach przepustu w km 0+003, L = 20 m,
- Odcinek BC:
- rów przydrożny w km 0+046 do 0+116, strona lewa, L = 70 m,
- rów na wlotach przepustu w km 0+073 i 0+125, L = 30 m,

- Istniejące przepusty do odmulenia i naprawy :

- Odcinek DE:
- w km 0+016 , istniejący przepust pod drogą Φ 1000 mm, L = 6,0 m

- Projektowane przepusty :

- Odcinek AB:
- w km 0+003 , przepust z rur PEHD pod drogą Φ 500 mm, L = 9,0 m
- Odcinek BC:
- w km 0+073 , przepust z rur PEHD pod drogą Φ 500 mm, L = 6,0 m
- w km 0+125 , przepust z rur PEHD pod drogą Φ 500 mm, L = 6,0 m

- Projektowane ścieki z elementów bet. 15 cm x 50 cm x 60 cm ułożone na ławie bet. gr. 15 cm, (0,6m³/mb) na włączeniu z działki nr 155:

- Odcinek DE:
- w km 0+087, L = 6,0 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 ścieć pobocza, odmulić istniejące przepusty, wykonać rowy, studzienki ściekowe i ścianki czołowe przepustów. Rzędne dna rowów należy dopasować do wlotów i wylotów istniejących 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 zawory wodociągowej, które w większości są usytuowane w jezdni. Po wykonaniu koryta drogi i wyprofilowaniu podłoża należy wykonać sączki poprzeczne z tłucznia w celu odprowadzenia wody za koronę drogi. Można wtedy przystąpić do wykonania warstw konstrukcyjnych pod nawierzchnię drogi.

Pierwszą warstwą konstrukcyjną jest wyrównanie, wzmocnienie, a zarazem wyprofilowanie istniejącego podłoża warstwą tłucznia o średniej grubości warstwy 15 cm. Wykonanie tej warstwy polega na: oczyszczeniu istniejącej nawierzchni z zanieczyszczeń, rozścieleniu warstwy tłucznia z zaklinowaniem klinem i miałem kamiennym, zagęszczeniu mechanicznym tej warstwy walcem statycznym i sprawdzeniu profilu podbudowy. Jest to dolna warstwa podbudowy z tłucznia na której po odbiorze należy wykonać górną warstwę podbudowy z tłucznia grubości 8 cm. Na tak przygotowanej i odebranej przez inspektora nadzoru podbudowie 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. 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.