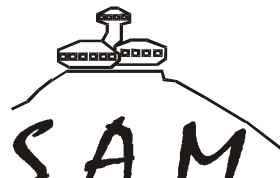


PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLOWO-USŁUGOWE

USŁUGI BUDOWLANO-INSTALACYJNE

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



KASAM
Katarzyna Samulska

PROJEKT BUDOWLANY

**NA REMONT DROGI GMINNEJ W WIEŻY
W GMINIE GRYFÓW ŚLĄSKI**

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. Plan orientacyjny w skali 1 : 10 000.
7. Mapa ewidencji gruntów w skali 1 : 5000.
8. Plan zagospodarowania terenu w skali 1 : 1000.
9. Przekroje konstrukcyjne.

OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania projektu na przebudowę drogi gminnej w Wieży w gminie Gryfów Śląski jest Umowa nr 42./2009 z 27-03-2009 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 gminna w Wieży zaplanowana do przebudowy jest zlokalizowana na działce nr 117/1 będącej własnością gminy Gryfów Śląski. Jest drogą siedliskową przebiegającą przez wieś. Stanowi jedyny dojazd do przyległych przy niej pól dla rolników. Droga ta posiada nawierzchnię gruntową, zniszczoną po ulewnych deszczach, 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 można wykorzystać jako podłoże pod podbudowę z tłucznia 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 :	- 297 m,
# - szerokość jezdni :	- 2,5 do 3,0 m
# - powierzchnia jezdni	- 817,5 m ²
# - spadki podłużne	- do 7 %
# - spadki poprzeczne	- 2 do 3%
# - szerokość poboczy	- 0,5 -:- 1,0 m
# - spadek poprzeczny poboczy	- 5 do 6%
# - pochylenie skarp	- 1:1
# - rowy przydrożne	- 79 m
# - ścieki z elementów bet.	- 124 m
# - nawierzchnia	- bitumiczna
# - ruch	- lekki KR-3

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+279 :

- # - Dolna warstwa podbudowy z tłucznia grubości 15 cm
- # - Górna warstwa podbudowy z tłucznia grubości 8 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, ścieki z elementów betonowych, studzienki ściekowe z przykanalikami, rowy, i sączki poprzeczne, tak aby odprowadzić wody opadowe poza korpus drogi i do istniejącej kanalizacji deszczowej.

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

- w km 0+200 do 0+279, rów przydrożny strona prawa, L = 79 m,

- Istniejąca kanalizacja do odmulenia i bieżącej naprawy:

- w km od 0+000, istniejąca kanalizacja deszczowa Φ 600 mm, L = 140,0 m

- Projektowane studzienki:

- w km 0+060 studnia ściekowa z kręgów Φ 1000 mm z włazem z kratą ściekową Φ 700 mm wraz z przykanalikiem z rur PVC Φ 250 mm, L = 5,0 m

- w km 0+018 studnia rewizyjna z kręgów Φ 1000 mm z włazem żeliwnym kanałowym ciężkim zamontowanym na płycie odciążającej Φ 1200 mm

- w km 0+058 studnia rewizyjna z kręgów Φ 1000 mm z włazem żeliwnym kanałowym ciężkim zamontowanym na płycie odciążającej Φ 1200 mm

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

- w km od 0+018 do 0+142, L = 124 m., strona lewa

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 odmulić istniejącą kanalizację deszczową, wykonać nowoprojektowane studnie rewizyjne na tej kanalizacji. Następnie należy wykonać projektowane rowy. Rzędne dna rowów należy dopasować do wlotów i wylotów istniejących

przepustów. Na końcu rowu w km 0+200 należy wykonać prowizoryczną studnię chłonną (wykop zasypany otaczakami lub innym materiałem przepuszczalnym). Następnie należy ściąć zawyżone pobocza i przystąpić do wykonania koryta pod konstrukcję drogi. Po wywiezieniu gruntu z korytowania należy przystąpić do wykonania odprowadzenia odwodnienia z warstw konstrukcyjnych drogi.

W tym celu należy wyprofilować istniejącą nawierzchnię drogi, wykonać projektowaną studnię ściekową w km 0+060 z kręgów fi 1000 mm z włazem z kratą ściekową fi 700 mm ułożoną na żelbetowej płycie odciążającej. Wokół studni należy ułożyć nawierzchnię z kostki kamiennej tworzącą zlewnię wód opadowych. Do studni tej należy doprowadzić projektowane betonowe koryta ściekowe. Studnię ściekową należy połączyć przykanalikiem z rur PVC 250 mm ze studnią rewizyjną na kanalizacji deszczowej. Następnie należy ułożyć sączi poprzeczne z tłucznia średnio co 30 m mające na celu przepuszczanie wód opadowych pod konstrukcją drogi z wylotem na skarpę lub do studni. Sączi należy usytuować w uzgodnieniu z inspektorem nadzoru, wykonując rowki przez całą szerokość pasa drogowego o wymiarach 40x30 cm. W rowkach należy ułożyć rury perforowane z PVC o średnicy 100 mm, które należy obsypać warstwą żwiru grubości 15 cm, warstwą tłucznia sortowanego grubości 15cm i przykryć jutą aby zabezpieczyć sączi przed zanieczyszczeniami. Po odebraniu wyprofilowanego podłoża i wykonanych sączków przez inspektora nadzoru można przystąpić do wykonywania podbudowy tłuczniowej. Pierwszą warstwą podbudowy na tym odcinku jest wykonanie wzmocnienia istniejącej nawierzchni polegającej na oczyszczeniu istniejącego podłoża z zanieczyszczeń, rozścieleniu warstwy tłucznia grubości 15 cm z zaklinowaniem klinem i młotem kamiennym, zagęszczeniu mechanicznym tej warstwy walcem statycznym i sprawdzeniu profilu podbudowy. Drugą warstwą jest górna warstwa podbudowy tłuczniowej 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. Drugą warstwą nawierzchni jest warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-bitumicznej asfaltowej grubości 3 cm. Przy wykonywaniu robót ziemnych i korytowania pod konstrukcję drogi należy uzgodnić z właścicielami sieci

miejsca kolizji. Należy zwrócić szczególną uwagę na sieć energetyczną, telekomunikacyjną, gazową i wodociagową.

Pobocza należy wyprofilować niesortem kamiennym ze spadkiem 5 % od jezdni do rowu i dodatkowo wzmocnić asfaltem i grysami. Rejon skrzyżowania należy oznakować znakami ostrzegawczymi A-7, 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.