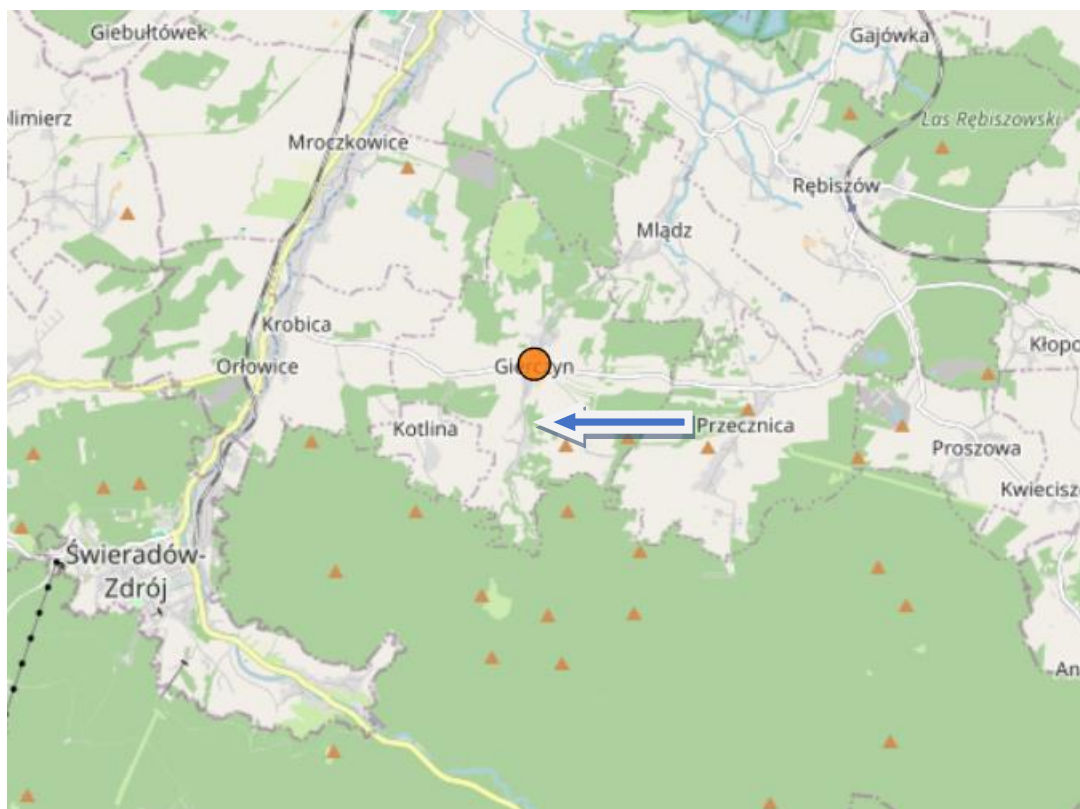


INWESTOR:

**GMINA MIRSK
Pl. Wolności 39
59-630 MIRSK**



DOKUMENTACJA TECHNICZNA - uproszczona

Zadanie:

„Remont ciągu dróg wewnętrznych w granicach działek nr 595, 534 i 535 obręb 0003 Gierczyn w zakresie wykonania nawierzchni bitumicznej na odcinku 0,200 km”

BRANŻA DROGOWA

inż. KRZYSZTOF SOBALA
Uprawnienia budowlane w zakresie budowy
drog, lotniskowców, dróg startowych, przepustów
i mostów oraz obiektów inżynierskich, budowli nie-
będących budynkami, na podstawie: § 5 ust. 1, § 7
i § 13 ust. 1, pkt 2 lit. b prawa budowlanego.
Numer ewidencyjny uprawnień 629/79

Opracował:

Mirsk marzec 2024r.

1.PODSTAWA PRAWNA

Niniejszy dokument został opracowany w oparciu o obowiązujące prawo i przepisy:

- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2023r. poz. 682).
- Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz. U. z 2024r poz.54,
- Ustawy z dnia 21 marca 1985r o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2024r poz. 320),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.(Dz.U. 2022r, poz.1518),
- Załącznik do Zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014r. Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych.
- Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót,
- Umowa z inwestorem

2.PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt techniczny remontu ciągu dróg wewnętrznych nr 595(część), 534(część) i 535(część) w sołectwie Gierczyn na odcinku 0,200km w zakresie przebudowy konstrukcji i nawierzchni dróg wewnętrznych stanowiących dojazd do budynków oznaczonych nr 65, 66 i 70.

Niniejszy dokument został opracowany w celu zapewnienia właściwego przeprowadzenia remontu ciągu drogowego, tak aby droga spełniała parametry nośności i jakości dróg wewnętrznych dla kategorii ruchu KR-1.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Ciąg dróg wewnętrznych w Gierczynie w gminie Mirsk zaplanowany do remontu - przebudowy zlokalizowany jest na działkach nr 595(część), 534(część) i 535(część) będących własnością gminy Mirsk. Jest to droga dojazdowa do budynków mieszkalnych nr 65, 66 i 70 w Gierczynie oraz przyległych gruntów rolnych.



Droga w km 0+000 – włączenie do drogi gminnej nr 112717D



Droga w środkowym przebiegu.



Droga w środkowym przebiegu.



Widok na końcowy odcinek drogi km 0+200

[illegible]

Lokalizacja drogi na mapie ewidencji gruntów.

4. PARAMETRY PROJEKTOWANEJ DROGI

# - długość odcinka drogi	- km 0+000 – 0+200 km
# - szerokość jezdni stała	- 2,60 m
# - powierzchnia jezdni	- 520,00 m ²
# - powierzchnia zjazdów szt. 4	- 20,00 m ²
# - spadki podłużne	- do 5,0 %
# - spadki poprzeczne	- 2 -:- 3 %
# - szerokość poboczy	- do 0,5 m
# - spadek poprzeczny poboczy	- 5 %
# - pochylenie skarp	- 1:1
# - nawierzchnia	- bitumiczna 4+4 cm
# - nawierzchnia	- bitumiczna 4+4 cm
# - ruch	- lekki KR1

5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Ze względu na ograniczone możliwości terenu remont odcinka drogi 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:

- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0-63,5 i 0-31,50mm grubości 20cm – warstwami po 10cm zagęszczane mechanicznie .
- warstwa wiążąca nawierzchni z betonu asfaltowego grubości 4 cm,
- warstwa ścieralna nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej grubości 4 cm

5.2 Odwodnienie

Z uwagi na brak możliwości wykonania rowów odwadniających planuje się wykonanie jednostronnego spadku jezdni zgodnie z nachyleniem gruntu i konfiguracji terenu, utwardzone pobocza ze spadkiem minimum 5%. Dla zapobieżenia

podmywania krawędzi jezdni planuje się montaż oporników betonowych 12x25x100 na ławie betonowej.

6. OPIS ROBÓT

Przed przystąpieniem do robót należy uzgodnić z zarządcą drogi termin wejścia na plac budowy. Roboty wykonywać i oznakować oznakowaniem niezbędnym do prowadzenia robót(należy powiadomić mieszkańców o występujących utrudnieniach).

W pierwszej kolejności należy wytyczyć oś trasy i odtworzyć granice działek przy udziale uprawnionego geodety.

W dalszym etapie należy ściąć pobocza i występującą bruzdę międzykoleinową oraz dokonać oczyszczenia istniejącej nawierzchni. Na końcowym odcinku drogi w km 0+160 – 0+200 wykonać korytowanie na głębokość nie większą jak 20cm, a następnie warstwę odsączającą z piasku grubości 10cm po zagęszczeniu.

Wykonanie tych pozwoli na przystąpienie do wykonania wzmocnienia podbudowy poprzez wyrównanie warstwami mieszanki bazaltowej 0-63mm i 0-31,5 o średniej grubości warstwy 20 cm(10cm +10cm). Wykonanie tej warstwy polega na: oczyszczeniu istniejącej nawierzchni z zanieczyszczeń, rozścieleniu warstw po 10cm mieszanki bazaltowej i zagęszczeniu mechanicznym tych warstwy walcem statycznym i sprawdzeniu profilu podbudowy. Na tak przygotowanej i odebranej przez inspektora nadzoru podbudowie można przystąpić do wykonania warstw bitumicznych nowej nawierzchni. Pierwszą warstwą nawierzchni jest warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grubości 4 cm. Przed wykonaniem drugiej warstwy należy ustawić na ławie betonowej z oporem oporniki betonowe 12x25x100. Drugą warstwą nawierzchni jest warstwa ścierna z mieszanki mineralno-asfaltowej grubości 4 cm.

Pobocza należy wyprofilować niesortem kamiennym 0-31,5 lub frezowiną bitumiczną ze spadkiem 5 % od jezdni do poziomu gruntu. Aby uniknąć rozmywania poboczy przez wody opadowe zaprojektowano ich umocnienie przez powierzchniowe utrwalenie poboczy asfaltem w ilości 8 dm³/m² i grysem kamiennym 2-5 mm.

Na obiekcie mostowym w km 0+026 potok Czarnotka jest wykonana nawierzchnia bitumiczna – w trakcie wykonywania robót należy wykonać nawierzchnię ścierną na dojazdach natomiast na obiekcie pozostawić istniejącą.

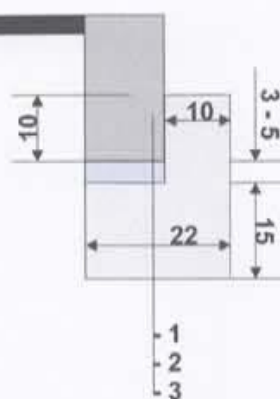
7.BEZPIECZEŃSTWO I OZNAKOWANIE ROBÓT.

- Należy bezwzględnie przestrzegać prawidłowego oznakowania miejsca prowadzenia robót stosując odblaskowe tarcze znaków drogowych,
- Zniszczone podczas prowadzenia robót słupki i tarcze znaków należy natychmiast wymieniać na nowe i czytelne,
- Należy bezwzględnie w trakcie prowadzenia robót utrzymywać w należytych stanie czystości zajęty jak i przyległy do miejsca robót teren pasa drogowego,
- Po zakończeniu robót wszystkie zabrudzone i zanieczyszczone miejsca muszą zostać na trwale uprzątnięte.

10.WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW.

1. Szczegół montażu opornika betonowego 12x25x100
2. Przekroje konstrukcyjne nawierzchni drogowych Tablica 9.1. TYP A1,
3. Zgłoszenie robót

inż. KRZYSZTOF SOBALA
Uprawnienia budowlane w zakresie budowy
drog, lotniskowych dróg startowych, przepustów
i mostów oraz do projektowania budowli nie
będących budynkami na podst. § 5 ust. 1, § 7
i § 13 ust. 1 pkt 2 lit. b prawa budowlanego.
Numer ewidencyjny uprawnień 629/79



- 1 - opornik betonowy
- 2 - podsypka cementowo - piaskowa
- 3 - ława betonowa pod krawężnik - beton C12/16



Tablica 9.1. TYP A1 - Typowe konstrukcje górnych warstw nawierzchni podatnych
Podbudowa zasadnicza: beton asfaltowy AC, mieszanka niezwiązana z kruszywem C_{90/3}

Kategoria ruchu	KR1	KR2	KR3	KR4	KR5	KR6	KR7
Ruch projektowy (mln osi 100 kN)	0,03 - 0,09	0,09 - 0,5	0,5 - 2,5	2,5 - 7,4	7,4 - 22,0	22,0 - 52,0	> 52,0
TYP A1							

LEGENDA:

- warstwa ścierna z mieszanki mineralno-asfaltowej;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego;
- warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego;
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3};
- wymagany równy moduł odkształcenia E₂