

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

Remont drogi dojazdowej w miejscowości Marczów działka nr 368 dr gmina Wleń

INWESTOR: **Gmina Wleń**
Pl. Bohaterów Nysy 7
59-610 Wleń

JEDNOSTKA PROJEKTOWANIA:
PRO-DeSK Igor Pieńkos
ul. Morcinka 39/24
58-500 Jelenia Góra

BRANŻA: **Drogowa**

	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Data	Podpis
Wykonał:	inż. Igor Pieńkos	upr. nr 182/DOS/05 do kierowania robotami w specjalności konstrukcyjno - budowlanej bez ograniczeń	21-10-2015	
Oświadczenie	Oświadczam , że dokumentacja techniczna wykonana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Oświadczam, że niniejsze opracowanie jest zgodne z umową i kompletne z punktu widzenia celu, któremu ma służyć. Oświadczam, że wszystkie kserokopie dokumentów dołączonych do opracowania są zgodne z oryginałami.			
Umowa:	nr 48/2015 z dnia 09.10.2015 r.			Nr egz.

Jelenia Góra, październik 2015

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

1. Opis techniczny:

2. Część graficzna:

- **Plan orientacyjny w skali 1: 10 000**
- **Projekt zagospodarowania terenu w skali 1: 500**
- **Przekroje konstrukcyjne skala 1 : 50**

OPIS TECHNICZNY

1. Materiały wyjściowe do projektowania

- Aktualna mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1: 500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Nr 43 z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Polskie Normy i normy branżowe,
- Pomiary sytuacyjne i wysokościowe wykonane w terenie oraz zalecenia wydane przez przedstawiciela Gminy Wleń jako inwestora zadania.

2. Stan istniejący

Odcinek drogi przewidziany do remontu, zlokalizowany jest na części działki drogowej nr 368 dr w miejscowości Marczów na terenie powiatu lwóweckiego. Jest to droga o nawierzchni nieulepszonej o charakterze dojazdowym. Podczas wieloletniego użytkowania doszło do znaczących uszkodzeń konstrukcji jezdni co spowodowało dalece zaawansowaną deformację nawierzchni drogi.

Odwodnienie pasa drogowego realizowane było powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne jezdni, lecz ze względu na daleko idące uszkodzenia powierzchni nie jest ono dostateczne. Obecnie, komunikacja tym odcinkiem drogi stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa jej użytkowników, a podczas opadów jest niemożliwa. Aby droga nadawała się do normalnej eksploatacji należy niezwłocznie wykonać jej remont, polegającą na odtworzeniu profilu i przekroju, wykonaniu nawierzchni z kruszywa kamiennego łamanego jak i przywrócenie funkcjonalności odwodnienia .

3. Parametry projektowanej drogi

Przyjęto kategorię ruchu KR1

Długość drogi	- 220,00 m;
Szerokość jezdni	- 2,60 m;
Powierzchnia jezdni i zjazdów	- $577,80 \text{ m}^2 + 7,80 \text{ m}^2 = 585,60 \text{ m}^2$;
Spadki podłużne	- do 6 %;
Spadki poprzeczne	- 2 %;
Nawierzchnia	- kruszywo kamienne łamane.

4. Rozwiązania projektowe

W porozumieniu z Inwestorem, przebudowę drogi zaprojektowano tak, aby sytuacyjnie trasę drogi dopasować do istniejących szerokości pasa drogowego oraz wysokościowo do niwelety istniejącej drogi i przyległego terenu. Trasa drogi przebiega w granicach pasa drogowego, łuki

poziome posiadają promienie od 30 do 500 metrów. Projektowana nawierzchnia będzie wykonana z kruszywa łamanego z uwagi na niskie koszty budowy.

4.1. Konstrukcja jezdni

Na podstawie dokonanych wyliczeń oraz w oparciu o wyniki dokonanych pomiarów sytuacyjno-wysokościowych i oceny geotechnicznej terenu, zaprojektowano następujące warstwy konstrukcji jezdni po uprzednim wykorytowaniu na głębokość 10 cm:

- Odcinek A-B oraz odcinek B'-A'
 - podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 15 cm;
 - nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 7 cm;
- Odcinek B-B'
 - warstwa odsączająca z pospółki grubości 10 cm;
 - geowłóknina o właściwościach separacyjno-filtracyjnych o wytrzymałości wszerz i wzdłuż min 11,5 kN/m ;
 - podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 15 cm;
 - nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 7 cm;

4.2. Pobocza

- ręczne plantowanie poboczy wykonać po przeprowadzeniu robót związanych z wykonaniem koryta i profilowaniem podłoża;
- wyprofilowanie i wzmocnienie poboczy materiałem rodzimym – średnia grubość 15 cm i szerokość 0,30 m ze spadkiem 5 % od jezdni

4.3. Zjazdy

Konstrukcje jezdni zjazdów należy przyjąć tożsamo jak dla przyległego odcinka drogi .

4.4. Odwodnienie

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

Na system odwodnienia składają się następujące elementy:

- przepust do oczyszczenia L = 5,00 m – w km od 0+048,50.

Opracował:

inż. Igor Pieńkos