

PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY

ODBUDOWA DROGI GMINNEJ W WITKOWIE DZ. NR 449

INWESTOR :

**GMINA CZARNY BÓR
UL. XXX-LECIA PRL 18
58-379 CZARNY BÓR**

JEDNOSTKA
PROJEKTOWA



BIURO INŻYNIERSKIE TRAKT

SĘDZISŁAW 50
58-410 MARCISZÓW
NIP 614-154-19-88
REGON 020799973
TEL/FAX (075) 742-55-90
WWW.BI-TRAKT.PL

LOKALIZACJA
INWESTYCJI
DATA
OPRACOWANIA

DZ. NR 449 OBRĘB 0006 WITKÓW, WITKÓW

MARZEC 2014

ZESPÓŁ
PROJEKTOWY

Część DROGOWA

PROJEKTANT — MGR INŻ. GRZEGORZ LEWOWSKI — UPR 263/DOŚ/13
ASYSTENT — MGR INŻ. JOLANTA KACZOROWSKA

SPIS TREŚCI

I	Opis techniczny	str. 3
1	Podstawa opracowania	str. 3
2	Stan istniejący	str. 3
3	Stan projektowany	str. 4
4	Uwagi dotyczące wykonania robót	str. 6
5	Normy i przepisy obowiązujące podczas robót	str. 7
II	Część Rysunkowa	
1	Plan orientacyjny	Rys 1
2	Plan zagospodarowania terenu 1:1000	Rys 2
3	Przekroje normalne 1:20	Rys 3

I. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania niniejszej dokumentacji jest umowa o wykonanie prac projektowych z Gminą Czarny Bór. W trakcie sporządzania dokumentacji zakres robót uzgodniono bezpośrednio z Inwestorem – Gminą Czarny Bór, dokonano również wizji w terenie.

Projekt opracowano na podstawie materiałów źródłowych – map sytuacyjno-wysokościowych w skali 1:1000. Podstawą formalno-prawną do wykonania niniejszej dokumentacji jest Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /Dz.U.Nr 43 poz. 430/, a także właściwe Polskie Normy, Normy Branżowe oraz Ogólne Specyfikacje Techniczne opracowane przez GDDP w Warszawie.

2. Stan istniejący

2.1. Lokalizacja

Przedmiotem opracowania jest droga gminna w Witkowie dz. ewid. nr 449 obręb 0006 Witków.

2.2. Zagospodarowanie terenu

Istniejąca droga posiadała jezdnię o nawierzchni bitumicznej. W wyniku intensywnych opadów atmosferycznych i powodzi droga uległa zniszczeniu. Stan techniczny nawierzchni określa się jako zły. Nastąpiło rozmycie i wypłukanie nawierzchni drogi (fot.1, fot.2). Istniejąca szerokość jezdni jest stała i wynosi 3,0 m. Brak jest odpowiedniego odwodnienia, co powoduje degradację drogi w czasie ulewnych deszczy. Odwodnienie realizowane spadkami podłużnymi i poprzecznymi z odprowadzeniem wód deszczowych do znajdującego się po lewej stronie drogi Potoku Lesk.

Droga przebiega przez teren zabudowany.

Charakterystyka drogi: droga gminna wewnętrzna, kategoria ruchu KR1.



Fotografia 1 Degradacja nawierzchni

3. Stan projektowany

Zgodnie z ustaleniami z zarządcą drogi – Gminą Czarny Bór w ramach niniejszego opracowania nie przewiduje się zmian istniejącej geometrii drogi. Projektowana odbudowa obejmuje wykonanie nawierzchni asfaltowej gr. 8 cm na całej powierzchni jezdni, podbudowy z kruszywa o gr. 20 cm oraz mieszanką z dowozu w celu doprowadzenia gruntu do grupy nośności G1 o gr. 15 cm. Wzdłuż jezdni projektuje się pobocza gruntowe utwardzone o szerokości 75 cm: prawostronnie w km 0+405 do km 0+515 oraz o szerokości 50 cm: prawostronnie od km 0+200 do km 0+405 oraz lewostronnie od km 0+008 do km 0+089, od km 0+145 do km 0+182 i od km 0+355 do km 0+515.

ODWODNIENIE

Wzdłuż jezdni projektuje się prawostronnie w km 0+011 do km 0+200 korytka ściekowe betonowe z odprowadzeniem wód deszczowych do Potoku Lesk.

Na pozostałym odcinku drogi w ramach odwodnienia projektuje się chłonne pobocza gruntowe.

ZJAZDY INDYWIDUALNE

Przewiduje się wykonanie pięciu zjazdów indywidualnych w km 0+184, km 0+321, km 0+351, km 387 i w km 0+507 o nawierzchni bitumicznej wykraglonych łukami R3 oraz minimalnej szerokości 4,5 m.

Parametry drogi uzyskane w efekcie odbudowy:

- droga gminna wewnętrzna,
- kategoria ruchu - KR1,
- dane konstrukcyjne:
 - * szerokość – stała 3,0 m
 - * długość- 515,49 m
 - * pochylenie poprzeczne jezdni:
 - spadek prawostronny 2% na całej długości odbudowywanej drogi
 - * grubość konstrukcji nawierzchni jezdni 43 cm
 - * układ warstw: warstwa ścieralna asfaltowa – 4 cm
 - warstwa wiążąca asfaltowa – 4 cm
 - podbudowa zasadnicza z kruszywa 0-31,5mm – 20 cm
 - grunt stabilizowany – 15 cm
 - podłoże istniejące
 - * konstrukcja pobocza utwardzonego
 - Niesort kamienny – 10 cm
 - Żwir 4/10 – 10 cm
 - Żwir 10/20 – 10 cm
 - Żwir 20/40 – 10 cm
 - Żwir 40/80 – 10 cm
 - Podłoże istniejące $I_d \geq 1$

W ramach projektowanych robót przewiduje się:

1. Rozbiórka istniejącej konstrukcji nawierzchni wraz z wywozem destruktu na składowisko Wykonawcy.
2. Wykonanie koryta pod projektowaną konstrukcję drogi i poboczy. Rzędne dna koryta winny się znajdować 43 cm poniżej istniejącego poziomu nawierzchni.
3. Wyniesienie trasy i punktów wysokościowych w terenie.
4. Wykonanie stabilizacji cem.-piaskowej lub żużlowo-popiołowej gr. 15 cm. Stabilizację RM 1,5 – 2,5 MPa należy dowieźć z wytwórni. Na wykonanej stabilizacji wymagane jest osiągnięcie wtórnego modułu odkształcenia nie mniejszego niż 100 MPa.
5. Wykonanie podbudowy z kruszywa 0/31,5 mm grubości 20 cm. Na wykonanej podbudowie wymagane jest osiągnięcie wtórnego modułu odkształcenia nie mniejszego niż 120 MPa
6. Wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC11W mm o grubości 4 cm. Warstwę wiążącą należy ułożyć na podłożu skropionym emulsją asfaltową w ilości 0,5 kg/m² czystego asfaltu. Przed skropieniem warstwa podbudowy winna być dokładnie oczyszczona z resztek błota i kurzu.
7. Wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S mm o grubości 4 cm. Warstwę ścieralną należy ułożyć na podłożu skropionym emulsją asfaltową w ilości 0,3 kg/m² czystego asfaltu. Przed skropieniem warstwa wyrównawcza winna być dokładnie oczyszczona z resztek błota i kurzu.
8. Ułożenie wzdłuż prawej krawędzi jezdni w km 0+011 do km 0+200 korytek betonowych na ławie betonowej z betonu C12/15 gr. 15 cm i gruncie stabilizowanym cementem gr. 15cm.
9. Ścinanie poboczy gruntowych prawostronnie w km 0+405 do km 0+515 i km 0+200 do km 0+405 oraz lewostronnie od km 0+008 do km 0+089, od km 0+145 do km 0+182 i od km 0+355 do km 0+515
10. Wykonanie poboczy gruntowych utwardzonych o szerokości 75 cm: prawostronnie w km 0+405 do km 0+515 i o szerokości 50 cm: prawostronnie od km 0+200 do km 0+405 oraz lewostronnie od km 0+008 do km 0+089, od km 0+145 do km 0+182 i od km 0+355 do km 0+515.

4. Uwagi dotyczące wykonania robót

- Z uwagi na wykonywanie robót w terenie uzbrojonym w sieci podziemne, o rozpoczęciu robót należy poinformować zarządców tych sieci. Przed położeniem

nawierzchni zarządcy sieci winien sprawdzić stan swoich urządzeń dla uniknięcia wykonywania rozkopów po ułożeniu nawierzchni i uzgodnić sposób zabezpieczenia instalacji.

- W przypadku odkopania nie ulokowanego na mapie uzbrojenia podziemnego, wstrzymać roboty, zgłosić kierownikowi robót oraz Inwestorowi i ustalić pochodzenie nieznanego uzbrojenia.
- W związku z projektowanym zakresem robót, roboty będą wykonywane przy zamknięciu ulicy dla ruchu kołowego. Wykonawca zatem winien opracować na okres robót projekt tymczasowej organizacji oraz tak zorganizować roboty, by umożliwić mieszkańcom dojazd do posesji położonych przy remontowanym ciągu komunikacyjnym.
- Roboty zanikowe będą podlegać odbiorom częściowym przed ich zakryciem zgodnie ze szczegółowymi specyfikacjami technicznymi.
- Wszelkie materiały winny posiadać stosowne aprobaty techniczne i certyfikaty zgodnie z obowiązującymi przepisami.

5. Normy i przepisy obowiązujące podczas wykonania robót

Normy i przepisy obowiązujące podczas wykonywania poszczególnych rodzajów robót zawierają szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych.