

SPIS ZAWARTOŚCI

I CZĘŚĆ OPISOWA

- Opis techniczny
- plan sytuacyjny

II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- Projekt zagospodarowania terenu
- Przekroje poprzeczne

III PRZEDMIAR

- Przedmiar

OPIS TECHNICZNY

1. DANE OGÓLNE

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowo kosztorysowa dla zadania pn. „Remont drogi transportu rolnego w Złotym Stoku dz. nr. 184, 236, 419, 377.” Aktualnie jest to droga o nawierzchni gruntowej stanowiąca dojazdy do pól uprawnych, terenów rekreacyjnych (ogrody działkowe) oraz częściowo do powstającego osiedla domów jednorodzinnych.

1.2 Inwestor

Inwestorem zadania jest Gmina Złoty Stok z siedzibą w Złotym Stoku.

1.3 Informacja o mapie.

Mapę do celów projektowych w skali 1 : 500 została sporządzona przez Dolnośląskie Biuro Geodezji i Terenów Rolnych Oddział w Wałbrzychu Pracownia Terenowa Ząbkowice Śląskie,,

Mapa jest aktualna i poświadczona przez Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej Starostwa Powiatowego w Ząbkowicach Śląskich.

1.4 Podstawa opracowania

Niniejsze opracowanie sporządzono na zlecenie Gminy Złoty Stok w oparciu o:

- Umowę nr. 33/2010 z dnia 1 lipca 2010 r.
- mapę do celów projektowych w skali 1 : 500
- Dz. U. Nr. 43 z dnia 14. 05. 1999 r. poz. 430 „w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie”
- Wytyczne Projektowania Dróg – WPD 3

Przed przystąpieniem do prac projektowych dokonano niezbędnych uzgodnień z Inwestorem przeprowadzono bezpośrednie rozpoznanie terenowe, pomiary geodezyjne i sytuacyjne co pozwoliło nakreślenie stanu istniejącego i projektowanego.

1.5 Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest określenie parametrów technicznych wykonania i ustalenia zakresu robót potrzebnych do realizacji zadania.

Opracowanie dotyczy drogi użytkowanej przez pojazdy osobowe, maszyny rolnicze, pojazdy transportu leśnego. Droga w przyszłości będzie stanowić jedną z głównych dróg dojazdowych do powstającego osiedla domów jednorodzinnych.

W opracowaniu uwzględniono wykonanie :

- robót przygotowawczych: zdjęcie darniny, wykonanie koryta w istniejącej nawierzchni gruntowej, odtworzenie trasy i punktów wysokościowych, rozbiórka starych nawierzchni
- robót nawierzchniowych : wykonanie warstwy odcinającej, podbudowy tłuczniowej dwuwarstwowej , nawierzchni bitumicznej. nawierzchni tłuczniowej
- robót wykończeniowych: utwardzenie i profilowanie poboczy

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1 Lokalizacja

- województwo : dolnośląskie
- powiat ząbkowicki
- gmina Złoty Stok
- m. Złoty Stok

Projektowana do przebudowy droga posiada parametry techniczne jak dla drogi transportu Rolnego

- klasa techniczna - droga lokalna- transportu rolnego
- szerokość pasa drogi – 2.5 - 3.5 m.
- spadek poprzeczny jednostronny 2 %

Teren objęty opracowaniem to droga lokalna o charakterze drogi transportu rolnego stanowiąca dojazd do pól uprawnych, terenu ogrodów działkowych oraz częściowo do powstającego osiedla domów jednorodzinnych. Droga przebiega w terenie podgórskim o spadkach podłużnych w granicach 3 – 5 %. Nawierzchnia istniejąca nieulepszona w większości gruntowa częściowo utwardzona różnego rodzaju materiałami jak ; tłucznie, żwiry, gruz, ceglany itp. Droga w złym stanie technicznym na której wysypują liczne ubytki i koleiny. Brak odwodnienia . Szerokości na wierzchni kształtują się w granicach 0d 2.5 do 3.5 m.

3. ZAKRES PRAC PROJEKTOWYCH

Dane wyjściowe do projektowania

Przyjęto następujące dane do projektowania:

- obciążenie ruchem KR 1
- klasa techniczna drogi – funkcja lokalna – droga transportu rolnego
- szerokość jezdni 2.5 - 3.5 m.
- spadek poprzeczny jednostronny 2 %
- pochylenie podłużne dostosowane do aktualnej niwelety drogi, terenów przyległych zjazdów,

TRASA W PLANIE

Projektowana trasa przebiega po istniejącym śladzie drogi w granicach pasa drogowego.

PLAN SYTUACYJNY - PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Zadaniem inwestycji jest naprawa istniejącej drogi i poboczy z jednoczesnym uporządkowaniem gospodarki wód opadowych wraz z odwodnieniem istniejących zjazdów . Projektowane roboty nie wykraczają poza pas ewidencyjny drogi transportu rolnego tj. działek nr. 184, 236, 419, 377

Projektowana szerokość nawierzchni wynosi:

1. km. 0+000,00 – 0+478,26 : 3.50 m
2. km. 0+478,26 - 0+851,53 : 3.00 m
3. km. 0+851,53 - 1+012,26 : 2.50 m

Całkowita długość drogi – 1012,26 mb.

Projektuje się wykonać nowe warstwy konstrukcyjne na całym ciągu projektowanej drogi. Na odcinku od km. 0+000 do km 0+500 po wykonaniu warstw podbudowy grubości 33 cm zostanie wykonana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 7 cm (4+3) po zagęszczeniu. Łączna grubość nowej konstrukcji – 40 cm. Na pozostałym odcinku planowanej do remontu drogi tj. na długości 512,26 m zostanie wykonana nawierzchnia tłuczniowa dwuwarstwowa o łącznej grubości 38 cm.

Projektowana droga kształtowana jest za pomocą spadków podłużnych dostosowanych do warunków terenowych uwzględniających jednocześnie spływ wód zgodnych z ukształtowaniem terenu.

Na całym odcinku zostaną uporządkowane pobocza szerokość do 50 cm. obustronnie.

Początek drogi od granicy pasa drogowego drogi krajowej nr. 46

PROFIL PODŁUŻNY

Projektowana droga kształtowana jest za pomocą spadków podłużnych zgodnych z istniejącą niweletą drogi.

PRZEKROJE POPRZECZNE

Na całej długości projektowanej drogi spadki poprzeczne są zgodne z rysunkiem zagospo –
- darowania terenu .

W obrębie skrzyżowań spadki poprzeczne należy dostosować do istniejących warunków tere-
-nowych w sposób umożliwiający prawidłowe odprowadzenie wód opadowych.

PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

Przekrój konstrukcyjny km. 0+000,00 – 0 + 500,00

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - grubość warstwy 3 cm.
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - grubość warstwy 4 cm.
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 - grubość warstwy 8 cm.
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 - grubość warstwy 15 cm.
- warstwa odcinająca z piasku grubego lub średniego – grubość warstwy 10 cm.

Całkowita grubość konstrukcji 40 cm.

Przekrój konstrukcyjny km. 0 + 500,00 – 1 + 012,26

- warstwa górna nawierzchni tłuczniowej - grubość warstwy 8 cm.
- dolna warstwa nawierzchni tłuczniowej - grubość warstwy 20 cm.
- warstwa odcinająca z piasku grubego lub średniego – grubość warstwy 20 cm.

Całkowita grubość konstrukcji 38 cm

Projektowany przekrój pobocza:

- mieszanka mineralna 0/31.5 mm. – grubość warstwy 5 cm.
- podłoże gruntowe po usunięciu darniny

ZESTAWIENIE POWIERZCHNI PROJEKTOWANEJ NAWIERZCHNI

- km 0+000,00 – 0 + 478,26 = 478,26 mb. x 3.5 = 1673.91 m²
- km. 0+478.26 – 0+ 851,53 = 373,21 mb. x 3.0 = 1119,81 m²
- km 0+851.53 – 1+012,26 = 160.73 mb. x 2.5 = 401.82

Ogółem powierzchnia 3 195.54 m²

ZESTAWIENIE POWIERZCHNI ZJAZDÓW

1. km. 0 + 052 – 68.25 m² - zjazd
2. rozjazd – 40 m²

ELEMENTY ODWODNIENIA

Uwagi na brak możliwości wykonania rowów odwodnienie powierzchniowe jest realizowane poprzez:

- odprowadzenie wód powierzchniowych za pomocą przechyłki jezdni na przyległy teren.
- spadki poprzeczne jezdni przyjęte zgodnie projektem zagospodarowania terenu.
- spadki podłużne zgodne istniejącym ukształtowaniem terenu.

PRACE WYKOŃCZENIOWE

Na całym odcinku drogi należy wyprofilować utwardzić pobocza na szerokości 0.5 mb. obustronnie mieszanką mineralną 0/31.5 grubości po zagęszczeniu 5 cm.

Inwestycja będzie mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów i bezpieczeństwo Pieszyc użytkowników drogi.

Inwestycja nie oddziałuje niekorzystnie na środowisko.

BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY

Ze względu, że inwestycja będzie realizowana w ciągu drogi należy szczególną uwagę zwrócić na :

- pracownicy w czasie prowadzonych prac winni być ubrani w pomarańczowe kamizelki ostrzegawcze.
- zabezpieczenie robót zgodne z obowiązującymi przepisami

Wszystkie prace należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami. Materiały muszą posiadać Aprobatę Techniczną dopuszczającą je do stosowania w budownictwie drogowym

Roboty ziemne w pobliżu urządzeń podziemnych należy prowadzić ręcznie ze szczególną ostrożnością.

Po wykonaniu nowej nawierzchni należy przed skrzyżowaniem z drogą krajową nr . 46 ustawić znak ostrzegawczy A – 7 „ustęp pierwszeństwa” oraz uzgodnić z administratorem drogi nr. 46 ustawienie odpowiednich znaków na tej drodze.