

TEMAT: MODERNIZACJA ODCINKA
DROGI GMINNEJ NR 26 W
STARYM GIERAŁTOWIE

ADRES: STARY GIERAŁTÓW

INWESTOR: GMINA STRONIE ŚLĄSKIE

PROJEKTANT: inż. ALEKSANDER STEFANISZYN

STADIUM: PROJEKT
MODERNIZACJI
DROGI

Maj 2006 r.

1. OPIS TECHNICZNY

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszej dokumentacji projektowej jest modernizacja drogi gminnej we wsi Stary Gierałtów, która ma nr G 0051 w ewidencji dróg gminnych gminy Stronie Śląskie. Droga nr G 0051 rozpoczyna się w sąsiedztwie zabudowań nr 84 skrzyżowaniem z inną drogą gminną (nr G 0050, km 0+035) i biegnie w kierunku zachodnim, wzdłuż Białej Łądeckiej w stronę Stronia Śląskiego. Przy drodze znajdują się zabudowania nr 86 i 87. W km 0+260, w pobliżu zabudowań nr 88 droga krzyżuje się z drogą dojazdową do innych zabudowań. Nie zmieniając kierunku biegnie w sąsiedztwie zabudowań nr 88, 89, 90 i 91.

Droga ta kończy się skrzyżowaniem z drogą powiatową nr 3229 D (Stronie Śląskie – Goszów – Stary Gierałtów – Nowy Gierałtów – Bielice). Długość drogi gminnej nr G 0051 wynosi 0,661 km. Początek modernizowanego odcinka drogi znajduje się na wysokości 516 m n.p.m., koniec – 508 m n.p.m, a więc średnie pochylenie podłużne wynosi 1,2 %.

1.2. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe

Podstawowymi materiałami i dokumentami, na podstawie których opracowano niniejszą dokumentację projektową są:

- umowa nr 07/2006 z dnia 27.03.2006 r. z Inwestorem – Gminą Stronie Śląskie na wykonanie projektu modernizacji drogi gminnej nr G 0051 we wsi Stary Gierałtów,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430 z dnia 14.05.1999 r.) z późniejszymi zmianami,
- mapa zasadnicza sytuacyjno-wysokościowa w skali 1 : 1.000,
- pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane przez projektanta.

1.3. Zagospodarowanie terenu

Droga gminna nr G 0051 biegnie wśród użytków rolnych oraz rozproszonej zabudowy o charakterze wiejskim położonych na terenie wsi Stary Gierałtów. Na znacznej długości po lewej stronie z drogą sąsiaduje płynąca równolegle rzeka Biała Łądecka.

Wzdłuż drogi, najczęściej poza jej koroną, zlokalizowane są słupy napowietrznej linii energetycznej niskiego napięcia rozprowadzającej energię elektryczną do zlokalizowanych przy drodze zabudowań. Wraz z linią energetyczną na tych samych słupach podwieszony jest kabel teletechniczny.

1.4. Stan istniejący

1.4.1. Jezdnia

W trakcie przeprowadzonej pod koniec lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia modernizacji drogi gminnej nr G 00xx, od której odgałęzia się modernizowana obecnie droga nr G 0051 wykonano nawierzchnię bitumiczną na odcinku 4 m. Od km 0+004 do km 0+259 droga nr G 0051 ma nawierzchnię gruntową. Pozostały odcinek od km 0+259 do km 0+677 ma nawierzchnię z kruszywa łamanego (tłuczniową z warstwą jezdnią z odpadu poprodukcyjnego z pobliskich kamieniołomów marmuru). Parametry geometryczne istniejącej nawierzchni zestawiono w arkuszu pomiarów polowych – stan istniejący (część A).

Zarówno nawierzchnia gruntowa jak i tłuczniowa są w stanie złym – liczne są deformacje w przekroju podłużnym i poprzecznym spowodowane oddziaływaniami kół pojazdów oraz destrukcyjnym wpływem wód opadowych. Nośność nawierzchni na całej długości modernizowanej drogi nie jest wystarczająca.

Do wszystkich zabudowań oraz na drogi boczne istnieją zjazdy – zestawiono je w części B arkusza pomiarów polowych (stan istniejący).

1.4.2. Pobocza

Po obu stronach jezdni występują pobocza ziemne o zmiennej lecz niewystarczającej szerokości. Szerokości poboczy pokazane zostały w arkuszu pomiarów polowych, stan istniejący, część A „Jezdnia”.

1.4.3. Odwodnienie

Na całej długości modernizowanej drogi zasadniczo brak jest elementów odwodnienia. Jedynie w km 0+655 pod drogą zlokalizowany jest przepust kamienny, płytowy o długości ok. 6,0 m, którego zadaniem jest odprowadzenie wód opadowych zbieranych przez rów przydrożny przy drodze powiatowej nr 3229 D do rzeki Biała Łądecka. Stan przepustu jest bardzo zły: całkowicie zamulony, niewidoczne wlot i wylot, najprawdopodobniej załamany.

1.4.4. Pozostałe elementy

Wzdłuż drogi usytuowane są słupy napowietrznej linii energetycznej niskiego napięcia, na których podwieszone są również kable teletechniczne. Słupy te jednak nie kolidują z projektowanymi robotami nawierzchniowymi.

1.5. Stan projektowany

1.5.1. Przebieg trasy i ogólne parametry modernizowanej drogi

Przebieg trasy modernizowanej drogi pokazany został na planie sytuacyjnym, który znajduje się w części rysunkowej niniejszej dokumentacji (rysunek nr 2). Plan ten został sporządzony w skali 1 : 1.000 na matrycy mapy zasadniczej. Nie przewiduje się żadnych zmian w przebiegu istniejącym – całość robót będzie wykonywana w obrębie granic wyznaczonego pasa drogowego.

Droga po modernizacji mieć będzie jezdnię bitumiczną, jednopasową o zmiennej szerokości. Wymijanie będzie możliwe w miejscach zjazdów i skrzyżowań z drogami bocznymi.

1.5.2. Jezdnia

Projektowany zakres robót nawierzchniowych jest zróżnicowany, w zależności od rodzaju istniejącej nawierzchni. Typowe przekroje konstrukcyjne pokazano w skali 1 : 50 na rysunku nr 2. Na odcinku o nawierzchni gruntowej od km 0+004 do km 0+259 przewidziano wykonanie następujących robót:

- Wykop koryta głębokości 35 cm,
- Ułożenie warstwy mrozochronnej z piasku lub pospółki grubości 15 cm,
- Wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie o grubości 20 cm,
- Skropienie wyprofilowanej i zagęszczonej podbudowy emulsją asfaltową lub asfaltem (ilość czystego lepiszcza 0,5 kg/m²),
- Ułożenie warstwy wiążącej nawierzchni z betonu asfaltowego 0/20. grubość warstwy 4 cm,
- Kolejne skropienie emulsją asfaltową lub asfaltem (ilość w przeliczeniu na czyste lepiszcze 0,2 kg/m²),
- Ułożenie warstwy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego 0/12 o grubości 4 cm.

UWAGA! Decyzją Inwestora odcinek ten został wyłączony z realizacji. Roboty będą wykonywane tylko od km 0+259 do km 0+661.

Natomiast na odcinku od km 0+259 do 0+661 zakres projektowanych robót nawierzchniowych jest następujący:

- Wyrównanie, wyprofilowanie i zagęszczenie istniejącej nawierzchni z wykorzystaniem jej jako dolnej warstwy podbudowy.,
- Wykonanie górnej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie o grubości 15 cm,
- Skropienie wyprofilowanej i zagęszczonej podbudowy emulsją asfaltową lub asfaltem (ilość czystego lepiszcza 0,5 kg/m²),
- Ułożenie warstwy wiążącej nawierzchni z betonu asfaltowego 0/20. grubość warstwy 4 cm,
- Kolejne skropienie emulsją asfaltową lub asfaltem (ilość w przeliczeniu na czyste lepiszcze 0,2 kg/m²),
- Ułożenie warstwy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego 0/12 o grubości 4 cm.

Projektowane szerokości poszczególnych warstw nawierzchni pokazane zostały w arkuszu obliczeniowym robót – część A „Ciąg zasadniczy”. Szerokości te są zmienne zależnie od możliwości terenowych i dla warstwy ścieralnej wynoszą od 2,50 do 4,00 m. Dla warstw położonych niżej szerokości te, ze względu na uwarunkowania technologiczne, są nieco większe.

Na całej długości modernizowanej drogi zaprojektowano jednostronne pochylenie poprzeczne jezdni – 2 % w stronę rzeki (patrz: rys. nr 2 „Przekroje konstrukcyjne”). Zestawienie parametrów geometrycznych zjazdów na drogi boczne i do posesji położonych przy drodze podano w części B „Zjazdy” arkusza obliczeniowego robót.

1.5.3. Pobocza

Po wykonaniu robót nawierzchniowych należy niezwłocznie przystąpić do uzupełniania, profilowania i zagęszczania poboczy. W tym celu należy użyć poprodukcyjnego odpadu kamiennego. Z uwagi na niewielką szerokość jezdni co pewien czas koła pojazdów będą najeżdżać na pobocza, tak więc muszą one być wykonane bardzo starannie. Postulowane pochylenie poprzeczne regulowanych poboczy: 5 – 8 %. Szerokości poboczy podano w części A „Arkusza obliczeniowego robót”.

1.5.4. Odwodnienie

Z robót odwodnieniowych zaplanowano rozbiórkę istniejącego przepustu kamiennego płytowego w km 0+655. W jego miejsce zaprojektowano wykonanie nowego przepustu z rur ze spiralnie żebrowanego HDPE Ø 600 o długości 6,0 m. Alternatywnie przepust ten można wykonać z rur żelbetowych, konieczne będzie jednak wówczas wybudowanie na wlocie i wylocie ścianek czołowych.

1.6. Ochrona środowiska

Projektowana nawierzchnia nie będzie miała negatywnego wpływu na istniejące środowisko. Zakłada się, że natężenie ruchu pojazdów na obszarze objętym pracami projektowymi nie ulegnie zmianie i pozostanie niewielkie. Stąd też zagrożenie zanieczyszczenia środowiska substancjami ropopochodnymi jest minimalne. Jako zasadę przyjęto, że wody opadowe z jezdni dzięki odpowiednio dobranym pochyleniom poprzecznym i podłużnym poboczy będą odprowadzane na teren sąsiadujący z drogą, zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu.

W trakcie prowadzenia robót należy zwrócić szczególną uwagę na stan techniczny używanych maszyn, urządzeń i środków transportowych. Wszelkie maszyny i urządzenia powinny posiadać aktualne zaświadczenia o dopuszczeniu do eksploatacji. W razie stwierdzenia występowania wycieków olejów, smarów itp. urządzenia takie należy usunąć z terenu budowy.

1.7. Ochrona interesów osób trzecich

Zakres prac związanych z modernizacją drogi gminnej nr G 0051 został ograniczony do pasa drogowego i nie narusza własności osób trzecich. Projekt został pozytywnie uzgodniony przez Zarząd Dróg Powiatowych w Kłodzku.

Nie uzgadniano niniejszej dokumentacji z kłodzkim Rejonem Energetycznym ani z terenową delegaturą Telekomunikacji Polskiej SA, gdyż zakres projektowanych robót nie koliduje z administrowanymi przez te instytucje urządzeniami.

A. Ciąg zasadniczy

ERROR: syntaxerror
OFFENDING COMMAND: --nostringval--

STACK:

-mark-
/sfnts