

TEMAT: Przebudowa drogi gminnej we wsi
Stary Gierałtów (gmina Stronie Śl.)

INWESTOR: Gmina Stronie Śląskie

PROJEKTANT: Aleksander Stefaniszyn

STADIUM : **PROJEKT
BUDOWLANY**

Egz. nr 1

Marzec 2024 r.

SPIS TREŚCI

1. Strona tytułowa
2. Spis treści
3. Dane projektanta wraz kopią uprawnień projektowych oraz oświadczenie
4. Opis techniczny
 - 4.1. Przedmiot robót remontowych
 - 4.2. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe
 - 4.3. Stan istniejący
 - 4.4. Stan projektowany
5. Tabele obliczeniowe
6. Przedmiar robót
7. Kosztorys ślepy
8. Część rysunkowa
 - 8.1.1. Rys. nr 1 – Plan sytuacyjny – odc. 1
 - 8.1.2. Rys nr 2 – Plan sytuacyjny – odc. 2
 - 8.1.3. Rys. nr 3 – Plan sytuacyjny – odc. 3
 - 8.1.4. Rys. nr 4 – Przekroje poprzeczne

3. DANE PROJEKTANTA:

Inż. Aleksander Stefaniszyn, 57-300 Boguszyń 18 (gmina Kłodzko, woj. dolnośląskie)
Nr uprawnień projektowych: UAN. V-7342/3/221/94 z 30.12.1994 r.

OŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 20 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane (z późniejszymi zmianami oświadczam, że niniejszy Projekt Budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Boguszyń, 15.03. 2024 r.

.....

4. OPIS TECHNICZNY

4.1 Przedmiot dokumentacji projektowej

Przedmiotem niniejszej dokumentacji projektowej jest przebudowa drogi gminnej we wsi Stary Gieraltów położonej na działkach nr 148/1, 148/2, 186 oraz 241.

Przedmiotowy odcinek rozpoczyna się skrzyżowaniem z drogą powiatową Stronie Śląskie – Goszów – Stary Gieraltów – Nowy Gieraltów – Bielice, która biegnie równolegle do koryta rzeki Biała Łądecka, po jej południowej stronie. Przebudowywana droga gminna biegnie równolegle do drogi powiatowej, lecz po północnej stronie koryta rzeki i kończy się w pobliżu mostu na Białej Łądeckiej. Przebieg drogi został pokazany na planach sytuacyjnych (rysunki nr 1, 2 i 3).

Łączna długość remontowanego odcinka drogi wynosi 2,050 km.

4.2. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe

Podstawą do wykonania projektu budowlanego są następujące dokumenty, opracowania i akty prawne:

- mapa zasadnicza sytuacyjno-wysokościowa w skali 1 : 1.000,
- 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,
- pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane przez projektanta.

4.3. Stan istniejący

Trasa przedmiotowej drogi gminnej prowadzi równolegle do koryta rzeki Biała Łądecka, po jej północnej stronie, wśród rozproszonej zabudowy. Na całej długości odcinka droga ta ma nawierzchnię asfaltową o szerokości 3,00 m. Nawierzchnia jest w stanie złym. Liczne spękania w śladzie kół spowodowane są brakiem odpowiedniej nośności.

Jezdni towarzyszą pobocza gruntowe o szerokości od 0,50 m do 2,00 m. Zestawienie szerokości jezdni i poboczy znajduje się w dalszej części dokumentacji projektowej, w tabeli nr 1.

W kilku miejscach zinwentaryzowano elementy odwodnienia: przepusty, rowy oraz ścieki z korytek betonowych (patrz: tabele nr 3, 4 i 5), ale w większości odwodnienia brak.

Istniejące ścieki z korytek betonowych lokalnie wymagają przełożenia, a rowy - renowacji (patrz: tabela nr 3). Natomiast istniejące przepusty (szt. 6) są drożne, lecz wymagają oczyszczenia; tylko w jednym przypadku w km 0+286 przepust jest załamany. Ponadto w km 1+210 ścianki czołowe przepustu wymagają odbudowy. Zestawienie wszystkich przepustów znajduje się w tabeli nr 5.

Zjazdy do posesji i na drogi boczne w większości nie są utwardzone i nie posiadają nawierzchni. Zostały one zinwentaryzowane, ich zestawienie znajduje się w tabeli nr 2.

Na dwóch odcinkach (patrz: tabela nr 6) , gdzie występują strome skarpy ustawiono bariery z rur stalowych – takie zabezpieczenie nie jest wystarczające, zwłaszcza dla samochodów.

4.4. Stan projektowany

Projektowane roboty remontowe mają na celu wykonanie trwałej jezdni z betonu asfaltowego z jednoczesnym wzmocnieniem jej konstrukcji tak, by osiągnąć minimalne parametry charakterystyczne do wymogów dla drogi klasy D. Również tam, gdzie pozwala na to szerokość pasa drogowego, zostaną udrożnione elementy odwodnienia.

Na całym odcinku jezdni będzie mieć dotychczasową szerokość – tak, jak to pokazano w tabeli nr 1. Pobocza zostaną uzupełnione i wyprofilowane do normatywnych pochyłeń poprzecznych tak, by wody opadowe odprowadzić poza korpus drogowy. Wyszczególnienie niezbędnych do wykonania robót zamieszczono w przedmiarze robót.

4.4.1. Jezdnia i pobocza

Na całym odcinku należy sfrezować istniejącą nawierzchnię, a pozyskany w ten sposób destrukta zostanie zmagazynowany i wykorzystany do uzupełnienia poboczy.

Na całej długości drogi przewidziano ułożenie warstwy wzmacniająco-profilującej z kruszywa łamanego 0/31,5 o średniej grubości 10 cm.

Na tak przygotowanym podłożu należy wykonać dwuwarstwową nawierzchnię bitumiczną: warstwę wiążącą z mieszanki AC 16W o grubości 7 cm, a następnie warstwę ścieralną z mieszanki AC 11S o grubości 5 cm. Dla zapewnienia szczepności pakietu bitumicznego bezpośrednio przed układaniem warstwy ścieralnej warstwę wiążącą należy skropić emulsją asfaltową w ilości 0,2 kg/m² w przeliczeniu na zawartość czystego asfaltu. UWAGA! Nie należy kropić podłoża pod warstwę wiążącą.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni nastąpi poprzez odpowiednio ukształtowane pochylenia poprzeczne jezdni oraz poboczy. Pochylenie jednostronne jezdni powinno wynosić 2,0 %, a zwrot pochylenia pokazano na rysunku nr 4. Natomiast pobocza powinny mieć pochylenia poprzeczne 5 – 6 %. Destrukt pozyskany po sfrezowaniu starej nawierzchni można będzie użyć do dolnych warstw uzupełnianych poboczy, a kruszywo łamane 0/31,5 – do górnych warstw.

4.4.2. Zjazdy

Ponieważ niweleta jezdni zostanie podniesiona o ok. 17 cm przewidziano wykonanie nawierzchni na licznych zjazdach do posesji oraz na drogi boczne. Część z tych zjazdów będzie wykorzystana jako mijanki, konieczne przy jednopasowej jezdni o szerokości 3,0 m.

Zakres robót oraz wymiary zjazdów zostały wyszczególnione w tabeli nr 2.

4.4.3. Odwodnienie

Istniejące rowy przydrożne należy poddać renowacji poprzez pogłębienie dna oraz przycięcie skarp. Zestawienie rowów podano w tabeli nr 3.

W ramach remontu ścieków przykrawędziowych istniejące korytka ściekowe należy lokalnie rozebrać i ponownie ułożyć. Lokalizację ścieków przewidzianych do remontu wyszczególniono w tabeli nr 4.

Zestawienie wszystkich przepustów znajduje się w tabeli nr 5. Zinwentaryzowano łącznie 7 przepustów, z których 3 są w stanie dobrym, dwa wymagają odmulenia, jeden – w km 0+286 zakwalifikowano do odbudowy, a w przepuście w km 1+210 należy odbudować ścianki czołowe.

4.4.4. Elementy bezpieczeństwa ruchu

Na trzech odcinkach, które zestawiono w tabeli nr 6, strome skarpy zabezpieczono barierami. Na odcinku od km 0+198 do km 0+286, po stronie prawej, zamontowano stalowe bariery energochłonne, będące w stanie dobrym. Natomiast na odcinkach od km 1+090 do km 1+139 oraz od km 1+208 do km 1+277 istniejące poręcze z rur stalowych są częściowo uszkodzone, poza tym nie zapewniają odpowiedniej ochrony dla pojazdów. Na tych odcinkach stare poręcze z rur stalowych należy zdemontować, a w to miejsce ustawić barieroporęcz U-11b.

Ponadto w rejonie budynku nr 33 należy odtworzyć 2 progi spowalniające U-16d (orientacyjna lokalizacja km 1+820 i 1+835).

9. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. nr 1 - Wrys z mapy ewidencji gruntów – Skala 1 : 2.000

Rys. nr 2 – Plan sytuacyjny, odc. 1 – Skala 1 : 500

Rys. nr 3 – Plan sytuacyjny, odc. 2 – Skala 1 : 500

Rys. nr 4 – Plan sytuacyjny, odc. 3 – Skala 1 : 500

Rys. nr 5 – Przekroje poprzeczne

Tabela nr 1. Roboty nawierzchniowe, regulacja poboczy

Pikietą	Odległość (m)	Frezowanie nawierzchni 5 cm		Profilowanie kruszywem 10 cm		Warstwa wiążąca AC22W 7 cm		Warstwa ścieralna AC11S 5 cm		Regulacja (ścinka lub uzupełnienie) poboczy			
		Szer. (m)	Pow. (m ²)	Szer. (m)	Pow. (m ²)	Szer. (m)	Pow. (m ²)	Szer. (m)	Pow. (m ²)	Strona lewa		Strona prawa	
										Szer. (m)	Pow. (m ²)	Szer. (m)	Pow. (m ²)
0+000		10,00		10,00		10,00		10,00		1,50		1,50	
0+010	10	3,50	67,5	3,50	67,5	3,40	67	3,30	66,5	1,50	15	1,50	15
0+040	30	3,20	100,5	3,20	100,5	3,10	97,5	3,00	94,5	1,00	37,5	1,50	45
0+100	60	3,20	192	3,20	192	3,10	186	3,00	180	1,50	75	1,20	81
0+200	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	0,50	100	0,80	100
0+300	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	0,80	65	1,50	115
0+400	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,30	105	1,50	150
0+500	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,30	130	1,50	150
0+600	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,00	115	1,50	150
0+700	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,00	100	1,00	125
0+800	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,00	100	1,00	100
0+900	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	0,80	90	1,50	125
1+000	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,00	90	2,00	175
1+100	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	0,80	90	1,20	160
1+200	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,00	90	2,00	160
1+300	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	0,70	85	1,50	175
1+400	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,00	85	1,00	125
1+450	50	3,20	160	3,20	160	3,10	155	3,00	150	1,50	62,5	1,50	62,5
1+468	18	4,20	66,6	4,20	66,6	4,10	64,8	4,00	63	1,00	22,5	1,50	27
1+485	17	4,20	71,4	4,20	71,4	4,10	69,7	4,00	68	1,00	17	1,50	25,5
1+500	15	3,20	55,5	3,20	55,5	3,10	54	3,00	52,5	1,20	16,5	1,50	22,5
1+600	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,00	110	0,70	110
1+700	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,00	100	1,50	110
1+800	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,50	125	1,50	150
1+900	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,50	150	0,70	110
2+000	100	3,20	320	3,20	320	3,10	310	3,00	300	1,00	125	1,50	110
2+050	50	3,20	160	3,20	160	3,10	155	3,00	150	0,70	42,5	0,70	55
RAZEM	2050	x	6633,5	x	6633,5	x	6429	x	6224,5	x	2143,5	x	2733,5

Tabela nr 2. Zjazdy i skrzyżowania

Pikieta	Strona	Szerokość zjazdu (m)		Głębokość zjazdu (m)	Powierzchnia robót (m ²)			Uwagi
		Przy krawędzi jezdni	Przy posesji		Koryto plus podbudowa 20 cm	Warstwa wiążąca 7 cm	Warstwa ścieralna 5 cm	
0+025	lewa				0	0	0	Zjazd do budynku nr 14 D, stan dobry
0+080	lewa	15,00	13,00	2,00	30	29	28	Zjazd do budynku nr 15
0+131	lewa	6,00	4,00	2,00	10	9	8	Zjazd do budynku nr 15 A
0+186	lewa	20,00	14,00	2,00	34	32	30	Zjazd do budynku nr 16, również mijanka
0+315	lewa	8,00	4,00	2,00	12	11	10	Zjazd do bud. nr 18 i 19
0+404	lewa				0	0	0	Zjazd do budynku nr 19 B, przełożenie płyt ażurowych 10 m ²
0+422	lewa				0	0	0	Zjazd do budynku nr 19 C, przełożenie płyt ażurowych 30 m ²
0+478	lewa	22,00	16,00	2,00	38	35	33	Zjazd do budynku nr 20, również mijanka
0+559	lewa	20,00	14,00	2,00	34	32	30	Zjazd do budynku nr 23, również mijanka
0+672	prawa	6,00	4,00	2,00	10	9	8	Zjazd do budynku w trakcie budowy
0+733	lewa	16,00	10,00	2,00	26	24	22	Zjazd, również mijanka
0+776	lewa	6,00	4,00	2,00	10	9	8	
0+810	lewa	10,00	6,00	2,00	16	15	14	
0+875	lewa	10,00	6,00	2,00	16	15	14	Zjazd do budynku nr 24
0+880	prawa	12,00	8,00	2,00	0	0	20	Zjazd na most
0+996	lewa	6,00	4,00	2,00	10	9	8	
1+072	lewa	6,00	4,00	2,00	10	9	8	Zjazd do budynku nr 27
1+184	lewa	12,00	5,00	4,00	0	0	34	Skrzyżowanie z drogą gminną
1+375	lewa	6,00	4,00	2,00	10	9	8	Zjazd do budynku nr 29
1+375	prawa	11,00	7,00	2,00	0	0	18	Zjazd na most
1+427	lewa	6,00	4,00	2,00	10	9	8	Zjazd do budynku nr 31 A
1+479	lewa	5,00	4,00	1,50	7	6	5	Zjazd do budynku nr 30
1+513	lewa	7,00	4,00	2,00	11	10	9	Zjazd do budynku nr 31
1+551	lewa	10,00	7,00	2,00	17	16	15	Zjazd do budynku w trakcie budowy
1+585	lewa	16,00	12,00	2,00	28	26	24	Zjazd, również mijanka
1+665	lewa	10,00	5,00	2,00	15	14	13	Zjazd na drogę boczną
1+688	lewa	4,00	3,00	2,00	7	7	6	Zjazd do budynku nr 32 A
1+760	lewa	6,00	4,00	1,00	5	5	5	Zjazd do budynku nr 32 B
1+778	lewa	9,00	7,00	2,00	16	15	14	Zjazd do budynku nr 32 B
1+816	lewa	6,00	5,00	2,00	11	10	9	Zjazd do bud. nr 33, w km 1+892 str.L przełożyć płyty ażurowe 18 m ²
1+935	prawa	10,00	6,00	2,00	16	15	14	Zjazd do budynku nr 36
1+995	lewa	8,00	5,00	2,00	13	12	11	Zjazd do budynku nr 38
2+015	lewa	10,00	3,00	9,00	0	0	58	Skrzyżowanie z drogą gminną
2+037	lewa	6,00	4,00	2,00	10	9	8	Zjazd do budynku nr 37
Razem					432	401	500	

Tabela nr 3. Renowacja rowów przydrożnych

Od km	Do km	Strona	Długość (m)	Uwagi
0+286	0+293	lewa	14	Uwzględniono również rów dochodzący z pola
0+352	0+464	lewa	112	Wycinka krzaków z pobocza 15 m ²
0+829	0+868	lewa	39	
0+880	0+920	lewa	40	
Razem			205	

Tabela nr 4. Remont, regulacja korytek betonowych

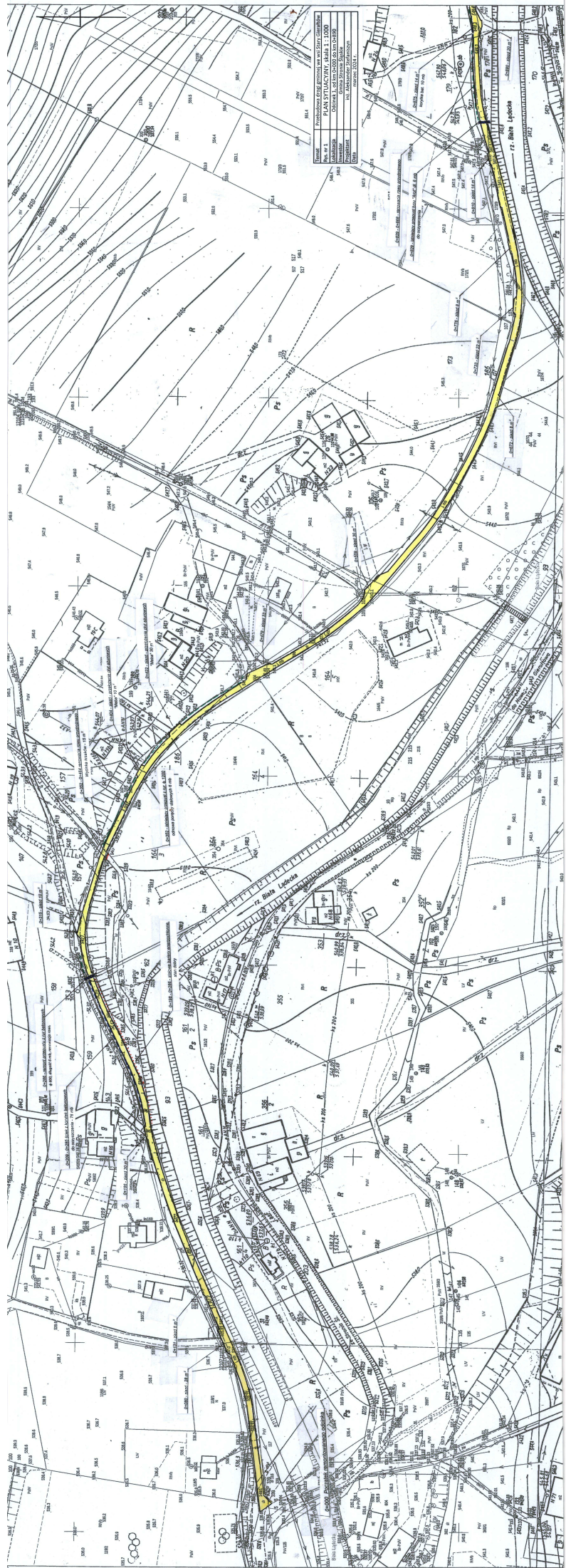
Od km	Do km	Strona	Długość (m)	Uwagi
0+209	0+285	lewa	76	
0+870	0+880	lewa	10	Na wjeździe do bud. nr 24
0+955	0+992	lewa	37	
Razem			123	

5. Przepusty

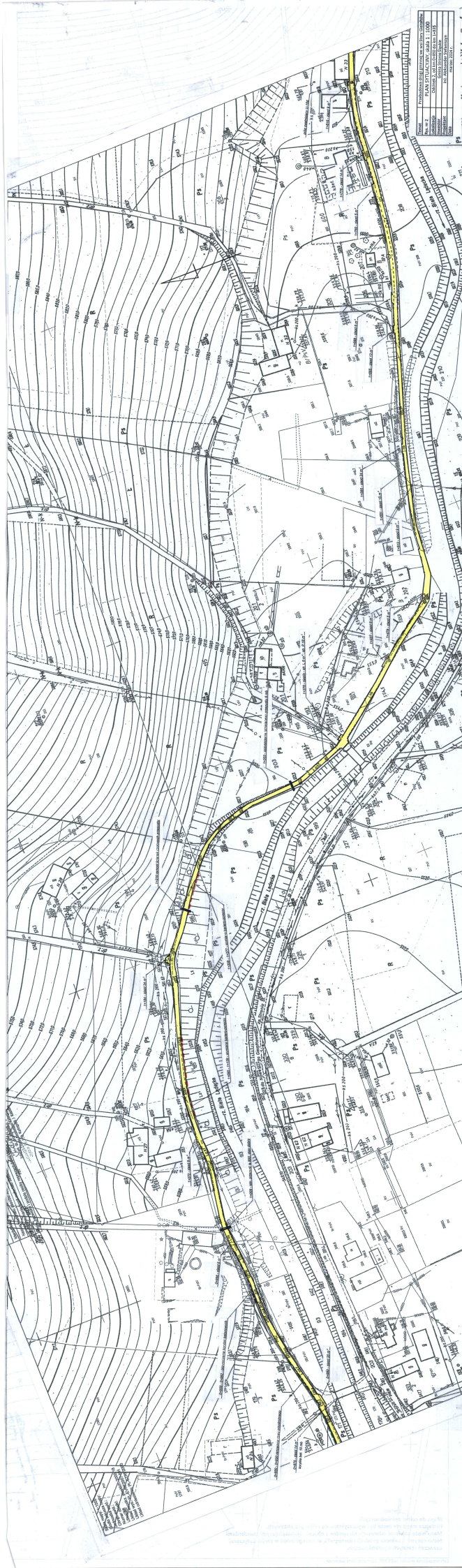
Pikieta	Opis stanu istniejącego	Projektowany zakres robót
0+209	φ 600, "Arot", stan dobry	
0+286	Kamienny, płytowy, częściowo zawalony	Przebudowa na φ 600, dł. 6 m, 2 ścianki czołowe
0+352	Żelbetowy φ 1200, stan dobry. Stalowe poręcz z rur z ubytkami powłoki malarskiej	Nad przepustem na dług. 8 mb roboty nawierzchniowe ograniczyć do nakładki - tylko nowa warstwa ścieralna grub. 5 cm. Odmalować poręcz.
0+829	φ 600, "Arot", dług. 6 mb, stan dobry, częściowo zamulony	Oczyszczenie przepustu z namułu
1+009	Żelbetowy φ 800, stan dobry	
1+210	φ 600, z kręgów betonowych, stan dobry, zawalone ścianki czołowe	Wlot i wylot przepustu umocnić ściankami czołowymi - szt. 2
1+333	φ 500, z kręgów betonowych, stan dobry, częściowo zamulony	Oczyszczenie przepustu z namułu

6. Bariery

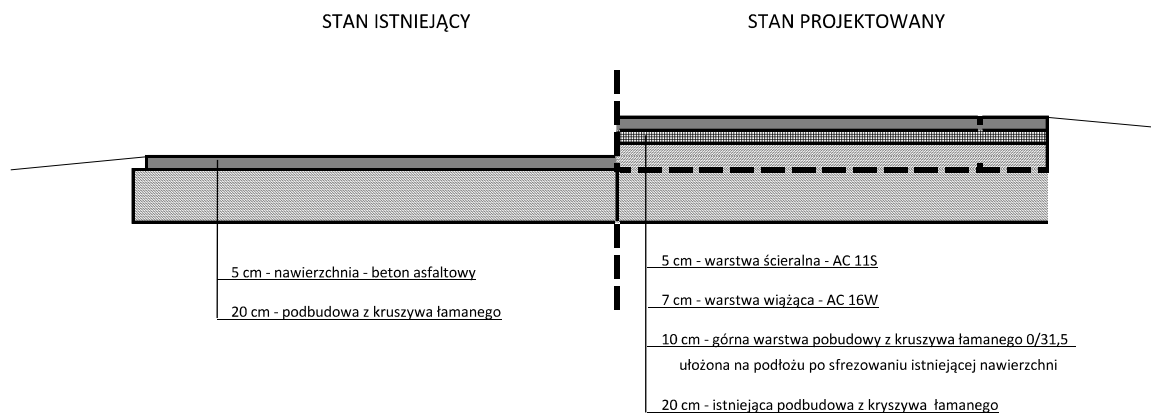
Od km	Do km	Długość (m)	Opis
0+198 strona prawa	0+286 strona prawa	88	stalowe bariery energochłonne; stan dobry
1+090 strona prawa	1+139 strona prawa	49	Poręcz z rur stalowych malowanych, wykwyty korozji, niektóre elementy uszkodzone. Wymiana na barieroporęcz U-11b
1+208 strona prawa	1+277 strona prawa	69	Poręcz z rur stalowych malowanych, wykwyty korozji, niektóre elementy uszkodzone. Wymiana na barieroporęcz U-11b



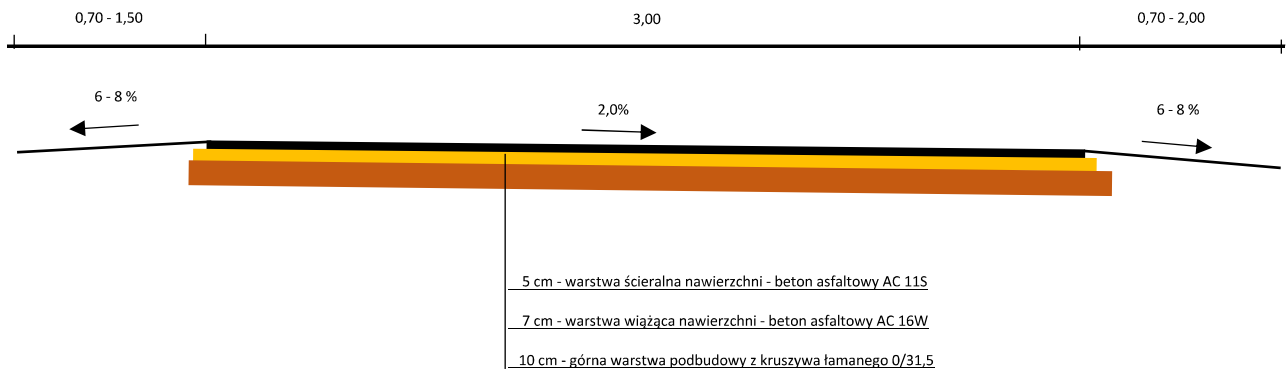
PROJEKTOWY BUDOWA STADIUM W M. ST. GOSZCZAKOWSKIM
PLAN SYTUACYJNY - arkusz 1 z 1000
SKALA 1:500
PROJEKTOWY BUDOWA STADIUM W M. ST. GOSZCZAKOWSKIM
PROJEKTOWY BUDOWA STADIUM W M. ST. GOSZCZAKOWSKIM
PROJEKTOWY BUDOWA STADIUM W M. ST. GOSZCZAKOWSKIM



PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY



PRZEKRÓJ NORMALNY



Temat	Przebudowa drogi gminnej we wsi Stary Gierałtów
Rys. nr 4	PRZEKROJE, skala 1 : 25
Inwestor	Gmina Stronie Śląskie
Projektant	inż. Aleksander Stefaniszyn
Data	marzec 2024 r.