

# **PROJEKT BUDOWLANY**

## **Odbudowa dróg gminnych nr 114459D i 114460D w Ciechanowicach**

**Inwestor :**

**Urząd Gminy Marciszów**  
Ul. Szkolna 6 58-410 Marciszów

**Projekt opracowało:**

**Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych „TRAKT”**  
Sędzislaw 50  
58-410 Marciszów

**Data opracowania**

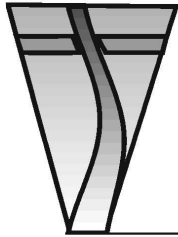
**Marzec 2008**

**Projektant**

Mgr inż. Włodzimierz Lewowski upr. 228/02/DUW

## Spis treści

<b>I Opis techniczny</b>	<b>Str. 3</b>
1 Podstawa opracowania	Str. 4
2 Stan istniejący	Str. 4
3 Stan projektowany	Str. 9
3.1 Część drogowa	Str. 9
3.2 Umocnienie skarpy	Str. 9
3.3 Odwodnienie drogi	Str. 10
<b>II Część rysunkowa</b>	
1 Projekt zagospodarowania terenu (skala 1: 1 000)	Rys. 1
2 Przekrój konstrukcyjny (skala 1:50)	Rys. 2
3 Umocnienie skarpy	Rys. 3



*Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych*

**T R A K T**

*Sędziszów 50 58-410 Marciszów*

*Tel/fax 075/74 25 590 NIP 614-000-12-50*

---

## ***Opis Techniczny***

***Odbudowa dróg gminnych nr 114459D oraz 114460D  
W Ciechanowicach***

***Projektant : mgr inż. Włodzimierz Lewowski***

## **1. Podstawa opracowania**

*Podstawą opracowania niniejszej dokumentacji technicznej jest umowa o wykonanie prac projektowych z Urzędem Gminy Marciszów. W trakcie sporządzania dokumentacji zakres robót uzgodniono bezpośrednio z Urzędem Gminy w Marciszowie, dokonano również wizji w terenie w terenie. Projekt opracowano na podstawie materiałów źródłowych – map do celów projektowych w skali 1:1 000 oraz map ewidencji gruntów otrzymanych od Zamawiającego. 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 Nawierzchnia**

*Drogi gminne nr 114459D oraz 114460D na projektowanym odcinku posiadają nawierzchnię powierzchniowo utrwaloną asfaltem upłynnionym. Szerokość jezdni odcinek 1 – 2,50 m, odcinek 2 (od drogi powiatowej do rozwidlenia dróg – 3,0 m. Po intensywnych opadach deszczu nawierzchnia została podmyta wzdłuż rzeki Bóbr i aktualnie w dwóch miejscach występują już wyrwy w drodze zawężające jezdnię, które stwarzają zagrożenie dla ruchu kołowego i całkowicie uniemożliwiają dojazd do posesji dla samochodów ciężarowych. Uniemożliwia to dowóz opału i wywóz śmieci z posesji leżących wzdłuż drogi za powstałymi wyrwami. Dodatkowo podczas wezbrania Bobru została uszkodzona ścianka czołowa przepustu pod drogą (na wylocie przepustu) w km 0+042.*

*Droga stanowi jedyne dojazd do zlokalizowanych przy niej zabudowań mieszkalnych i gospodarczych. Wobec zniszczenia drogi mieszkańcy mają znacznie utrudnione funkcjonowanie, a także w przypadku kolejnych wezbrań rzek pozbawieni są drogi ewakuacyjnej.*

*Droga 114459D posiada odwodnienie powierzchniowe poprzez takie ukształtowanie spadków jezdni, że całość wód deszczowych odprowadzanych jest do rzeki Bóbr. Droga 114460D posiada odwodnienie w postaci rowu przydrożnego na odcinku km 0+052 – 0+074. Na pozostałym odcinku droga nie posiada żadnego odwodnienia, co było przyczyną tak znacznych zniszczeń nawierzchni.*

*Pod drogą nr 114459D wykonano 4 przepusty, przeprowadzające wodę do rzeki Bóbr. Przepusty te są zasadniczo w stanie dobrym, jedynie dla przepustu w km 0+042 należy odbudować ściankę czołową na wylocie przepustu, a dla przepustu w km 0+082 należy dobudować ściankę oraz odmulić rów od przepustu do rzeki.*

*Na odcinku km 0+138 – 0+211 znajduje się uszkodzona skarpa drogi podmyta przez rzekę Bóbr. Istniejące umocnienia kamienne i betonowe zostały uszkodzone na całym w/w odcinku, a istniejące w dwóch punktach wyrwy zawężają już jezdnię.*

*Pod drogą 114460D przebiega czynny wodociąg  $\phi 110$  mm zasilający sąsiednie posesje. Stan drogi obrazuje dokumentacja fotograficzna*



***Fot. 1 Droga nr 114459 D***



*Fot.2 Droga nr 114459 D Podmyta skarpa drogi*



*Fot.3 Droga nr 114459 D Podmyta skarpa drogi*



***Fot.4 Droga nr 114459 D Podmyta skarpa drogi***



***Fot.5 Droga nr 114459 D Uszkodzona ścianka czołowa przepustu***



***Fot.6 Droga nr 114460 D***



***Fot.7 Droga nr 114460 D***



### **3. Stan projektowany**

#### **3.1 Jezdnia**

Zgodnie z ustaleniami z zarządcą drogi – Urzędem Gminy w Marciszowie nie projektowano zmian w zakresie geometrii drogi, ani korekt wysokościowych. Powyższe wynika z uwarunkowań własnościowych i bardzo wąskiego pasa drogowego.

Zaprojektowano zatem naprawę jezdni o szerokości istniejącej tj. 2,50 lub 3,0 m poprzez:

- Wyrównanie istniejącej nawierzchni masą asfaltową w ilości 50 kg/m<sup>2</sup>
- Wykonanie dywanika asfaltowego z masy mineralno asfaltowej 0/12,8 gr 5 cm

Przed wykonaniem robót bitumicznych jezdnię należy dokładnie oczyścić, a następnie skropić emulsją asfaltową w ilości 0,3 kb/m<sup>2</sup> czystego asfaltu.

Do robót drogowych można przystąpić po wykonaniu umocnienia skarpy

#### **3.2 Umocnienie skarpy**

Zaprojektowano umocnienie skarpy poprzez odtworzenie brukowania skarpy. Przewidziano ułożenie bruku na podsypce cementowo – piaskowej gr 5 – 7 cm i zaspoinowaniu spoin zaprawą cementową.

Przed wykonaniem umocnień należy rozebrać istniejące umocnienie skarpy. Materiał nadający się do ponownego wbudowania należy złożyć w stosy, natomiast materiał nieprzydatny do dalszych prac należy wywieźć i utylizować.

Prace zaleca się wykonywać przy niskim stanie wód. W przeciwnym razie należy wykonać zabezpieczenie robót przed wodami rzecznyymi.

Pod pierwszą warstwę umocnienia podłoże należy zastabilizować i wyrównać.

Do robót dopuszcza się wykorzystanie kamienia pochodzącego z rozbiórki starego umocnienia.

#### **3.3 Odwodnienie**

W ramach robót konieczne będzie wykonanie odbudowy ścianki czołowej przepustu pod drogą w km 0+042. Istniejącą ściankę betonową należy rozebrać, a następnie wykonać nową.

Dla przepustu w km 0+082 przewidziano budowę nowej ścianki czołowej oraz odmulenie rowu pomiędzy przepustem, a rzeką.

*Odwodnienie nawierzchni nadal przewiduje się jako powierzchniowe – poprzez właściwe ukształtowanie spadków poprzecznych na nawierzchni - , bez zmian w stosunku do obecnie funkcjonującego systemu odwodnienia.*