

Nazwa i adres Zamawiającego:



**Gmina Raków
ul. Ogrodowa 1
26-035 Raków**

tel: +48 41 35 35 030
fax: +48 41 35 35 018
<http://www.rakow.pl>

ZAŁĄCZNIK DO ZGŁOSZENIA

Nazwa inwestycji:

Remont drogi Ociesęki (dz. nr ewid.204) Wólka Pokłonna (dz. nr ewid. 208,74).

Inwestor:

Gmina Raków, 26-035 Raków, ul. Ogrodowa 1

Adres obiektu:

Działki ewidencyjne o nr: **204 obręb Ociesęki, 208 ,74 obręb Wólka Pokłonna**, Gmina Raków

Branża:

Drogowa

Opracował:

„Ajko” Artur Kręcisz; 28- 200 Staszów; ul. H. Sawickiej 11

Zespół projektowy:

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	DATA	PODPIS
Projektant	Józef Kręcisz	WZDP 214/D/66 <i>Uprawnienia do projektowania w specjalności dróg</i>	03.2012	
Asystent projektanta	Artur Kręcisz		03.2012	

Staszów,2012

str.1

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU:

ZAŁĄCZNIKI

1. Uprawnienia i zaświadczenie o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa Projektanta.

SPIS TREŚCI:

1. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI.....	3
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	4
3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	4
4. OPIS PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU	4
5. PRZYJĘTE PARAMETRY TECHNICZNE	5
6. ROBOTY ZIEMNE.....	5
7. PUNKT DOWIĄZANIA.....	5
8. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI.....	5
9. POZOSTAŁE INFORMACJE.	7
10. UWAGI KOŃCOWE.....	7

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Lokalizacja.
2. Mapa ewidencyjna rys. 1
3. Przekrój normalny skala 1:50 rys. 2.

1. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI

1.1. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest remont drogi gminnej na terenie gminy Raków, powiat kielecki, województwo świętokrzyskie.

Podstawowe parametry remontowanej drogi:

- długość remontowanego odcinka **280 m**,
- klasa techniczna **D**,
- prędkość projektowa **30km/h**,
- szerokość jezdni **4,0m**,
- pobocza szerokości **0,5 - 1,5m**,
- istniejące rowy **1,0 – 2,5m**
- zaprojektowano przekrój dwuspadowy, ze spadkiem poprzecznym jezdni **2%**,

Całość prac budowlanych znajduje się na działkach drogowych nr 204,208 i 74.

UWAGA! Wszelkie prace przebiegające w pobliżu istniejącego uzbrojenia terenu (kable energetyczne oraz wodociągowe) należy prowadzić ręcznie, pod nadzorem przedstawiciela, wskazanego przez właściciela sieci. Przed rozpoczęciem robót, przebiegających w pobliżu istniejącego uzbrojenia terenu, należy próbnymi przekopami ustalić położenie tych sieci.

UWAGA! Istnieje obowiązek chronienia znaków geodezyjnych przy prowadzonych pracach ziemnych (stosownie do przepisów Ustawy z dnia 17 maja 1989r. Prawo Geodezyjne i Kartograficzne Dz.U z 2000r. Nr 100, poz.1086 i Nr 120, poz.1268, oraz rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 kwietnia 1999r., a także rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 24 stycznia 2001 r. Dz.U. Nr 11, poz.89 w sprawie ochrony znaków geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych).

1.2. Zakres i cel opracowania

Celem opracowania jest inwestycja, która będzie obejmowała remont nawierzchni odcinka drogi gminnej Ociesęki(dz. nr ewid.204) Wólka Pokłonna (dz. nr ewid.208,74) wraz z remontem odwodnienia.

Zakres opracowania obejmuje między innymi:

- remont drogi klasy technicznej D o nawierzchni tłuczniowej,

str.3

- remont odwodnienia,
- oczyszczenie poboczy

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Mapa ewidencyjna w skali 1:5000.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku, poz 430).
- Warunki techniczne.
- Wizja lokalna i pomiary w terenie.
- Aktualne normy, WTP, normatywy, prospekty, karty katalogowe, literatura techniczna, warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlano – montażowych.
- Uzgodnienia ze spotkań z Inwestorem.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Teren objęty przedmiotem opracowania stanowi droga gminna położona w zachodniej części gminy Raków. Początek drogi zlokalizowany jest w miejscowości Ociesęki w odległości około 1400m od skrzyżowania z drogą wojewódzką 764 Kielce – Staszów w miejscu zakończenia nawierzchni asfaltowej. Droga posiada nawierzchnię tłuczniovą ze znacznymi nierównościami. Istniejąca szerokość jezdni wynosi 4,0m. Rozpatrywany odcinek biegnie w kierunku wschodnim. W sąsiedztwie inwestycji znajdują się głównie użytki rolne pastwiska i łąki, a także zabudowa gospodarcza. Droga służy dojazdowi do pól i zabudowań gospodarczych. Koniec projektowanego odcinka km 0+280.

4. OPIS PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Projektuje się drogę klasy technicznej D (dojazdowa), o prędkości projektowej $v_p=30\text{km/h}$. Ze względu na występujący ruch głównie pojazdów osobowych i maszyn rolniczych przyjęto, że w 10 roku po oddaniu drogi do eksploatacji liczba osi obliczeniowych (100kN) na pas na dobę wynikająca z ruchu pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe bez przyczep, z przyczepami i autobusy) wyniesie $L\leq 12$ na podstawie, czego przyjęto kategorię ruchu KR1.

Projektuje się jezdnię o nawierzchni bitumicznej szer. 4,0m o przekroju dwuspadkowym $i=2\%$. Po stronie prawej projektuje się remont odwodnienia polegający na odmuleniu

str.4

istniejących rowów i przepustów pod zjazdami. Łączna szerokość projektowanej korony drogi wynosi 9,0-12,5m. Niweleta i oś trasy dostosowane zostały do istniejącego ukształtowania sytuacyjno-wysokościowego terenu.

Całość prac w granicach istniejącego pasa drogowego.

Rzeczywista łączna długość odcinka objętego opracowaniem wynosi 280 m.

5. PRZYJĘTE PARAMETRY TECHNICZNE

Droga gminna

1. Klasa drogi:	D
2. Droga:	jedno-jezdniowa, dwukierunkowa
3. Kategoria obciążenia ruchem:	KR1
4. Prędkość projektowa:	Vp=30km/h
5. Przekrój:	drogowy, szerokość jezdni 4,0m
6. Nawierzchnia:	bitumiczna

6. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne będą polegały na oczyszczeniu istniejących rowów.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy uporządkować teren i zdjąć warstwę humusu na pełną grubość jego zalegania.

7. PUNKT DOWIĄZANIA

Punkt dowiązania projektowanej drogi km 0+000 przyjęto na przecięciu osi projektowanego odcinka z końcową krawędzią istniejącej jezdni bitumicznej.

8. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

8.1. Obciążenie ruchem

Ze względu na występujący ruch głównie pojazdów osobowych przyjęto, że w 10 roku po oddaniu drogi do eksploatacji liczba osi obliczeniowych (100kN) na pas na dobę wynikająca z ruchu pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe bez przyczep, z przyczepami i autobusy) wyniesie $L \leq 12$ na podstawie czego przyjęto kategorię obciążenia ruchem KR1.

str.5

8.2. Rozwiązania projektowe

8.2.1. Przesłanki wyboru technologii wykonania robót

Przyjęto wykorzystanie istniejącej nawierzchni jako ulepszenie istniejącego gruntu do parametrów podłoże gruntowe sklasyfikowano jako G1.

8.2.2. Projektowana konstrukcja nawierzchni.



- 3cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego,



- 4cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego,



-20cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm.

- I. Warstwa ścieralna 3cm - beton asfaltowy średnioziarnisty o strukturze zamkniętej wykonany z masy mineralno asfaltowej grysowo-żwirowej 0-12,8mm zgodnie z PN-S-96025:2000 „Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe.” oraz SST 05.03.05. Zastosować asfalt D-50/70.
- II. Warstwa wiążąca 4cm - beton asfaltowy średnioziarnisty o strukturze częściowo zamkniętej wykonany z masy mineralno asfaltowej grysowo-żwirowej 0-12,8mm zgodnie z PN-S-96025:2000 „Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe.” oraz SST 05.03.05 Zastosować asfalt D-50/70.
- III. Podbudowa z kruszywa łamanego, grubość po zagęszczeniu 20 cm - z tłucznia kamiennego zgodnie z PN-84 S/96023 „Podbudowa i nawierzchnia z tłucznia kamiennego” oraz SST 04.04.02. Podbudowę wykonać z kruszywa 0/63mm gatunku, co najmniej 2 oraz klasy II jako jednowarstwową. Kruszywo zgodnie z PN-B-11112 „Kruszywa mineralne. Kruszywo łamane do nawierzchni drogowych”
- IV. Istniejąca warstwa - zagęścić.

Wszystkie badania oraz kontrole jakości wykonać zgodnie z Normami Polskimi oraz z zaleceniami zawartymi w OST GDDP W-wa wydanyymi w 1998 roku jak również zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

9. POZOSTAŁE INFORMACJE

Remont projektowanego odcinka drogi nie zalicza się do mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397 z 2010r.).

Teren opracowania nie podlega wpływom eksploatacji górniczej.

Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na wierzchnią warstwę gruntu, lecz roboty ziemne zaplanowano, w taki sposób, aby można było wykorzystać humus. Nie przewiduje się powstania odpadów zaliczonych do grupy odpadów szkodliwych. Remont drogi nie spowoduje zmiany właściwości fizyczno-chemicznych wód podziemnych oraz zaburzeń w lokalnej cyrkulacji wód podziemnych. Sposób realizacji robót ziemnych w jak najmniejszym stopniu powinien wpłynąć na istniejące zagospodarowanie terenu.

10. UWAGI KOŃCOWE

- Całość robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami branżowymi i BHP.
- Jeżeli w trakcie wykonywania robót zostaną odkryte dodatkowe miejsca skrzyżowań i zbliżeń z innym uzbrojeniem terenu, należy je zaznaczyć na planach sytuacyjnych a skrzyżowanie wykonać zgodnie z PN.
- Wszystkie punkty geodezyjne, znajdujące się w rejonie inwestycji podlegają ochronie prawnej (stosownie do przepisów Ustawy z dnia 17 maja 1989r. Prawo Geodezyjne i Kartograficzne Dz. U z 2000r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 120, poz. 1268, oraz rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 kwietnia 1999r., a także rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 24 stycznia 2001r. Dz. U. Nr 11, poz.89 w sprawie ochrony znaków geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych). Punkty te należy chronić a w przypadku konieczności ich likwidacji należy zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego ich przeniesienie.
- Projekt opracowano zgodnie z warunkami technicznymi.