

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 Bardo – Trzy Krzyże od km 0+150 do km1+500.

Inwestor:

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

Adres obiektu:

Działka ewidencyjne o nr: 911/3, 912 obręb Bardo Dolne, 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>	03.2013	
Asystent projektanta	Artur Kręcisz		03.2013	

Staszów, 2013

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. PARAMETRY TECHNICZNE DROGI	5
6. ROBOTY ZIEMNE	5
7. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI.....	5
8. POZOSTAŁE INFORMACJE.....	6
9. UWAGI KOŃCOWE.....	7

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Lokalizacja.
2. Mapa ewidencyjna rys. 1
3. Przekrój normalny drogi rys. 2.

1. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI

1.1. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest: „Remont drogi Bardo – Trzy Krzyże od km 0+150 do km1+500.” na terenie gminy Raków, powiat kielecki, województwo świętokrzyskie.

Podstawowe parametry remontowanej drogi:

- długość remontowanego odcinka **1350 m**,
- klasa techniczna **D**,
- prędkość projektowa **30km/h**,
- szerokość jezdni **4,5 m**,

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 drogi Bardo – Trzy Krzyże od km 0+150 do km1+500.

Zakres opracowania obejmuje między innymi:

- remont nawierzchni,
- remont przepustu.

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 północnej części gminy Raków. Początek drogi zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 0339T a koniec na granicy gminy Raków i Łagów. Droga ma charakter drogi dojazdowej i odbywa się nią ruch głównie pojazdów osobowych oraz maszyn rolniczych ze sporadycznym ruchem pojazdów dostawczych i ciężarowych głównie dostarczających zamówienia dla mieszkańców miejscowości. Teren objęty granicami opracowania jest pagórkowatym. Rozpatrywany odcinek jest od km 0+150 do km 1+500. Odcinek remontowany kończy się przy skrzyżowaniu z drogą gminną. Droga przebiega głównie w wąwozie. Droga posiada nawierzchnię bitumiczną mocno spękaną. Istniejąca szerokość jezdni wynosi około 4,5m. Rozpatrywany odcinek biegnie w kierunku północnym. W sąsiedztwie inwestycji znajdują się głównie zabudowa gospodarcza, użytki rolne, pastwiska i łąki. Odwodnienie drogi odbywa się poprzez pochylenie podłużne i poprzeczne z odprowadzeniem do istniejących rowów. W km 1+086,5 pod drogą znajduje się przepust.

4. OPIS PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Projektuje się remont drogi 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. 4,5m o przekroju dwuspadkowym

str.4

$i=2\%$, lub dostosowanym do istniejącej sytuacji. Niweleta i oś trasy dostosowane zostały do istniejącego ukształtowania sytuacyjno-wysokościowego terenu. W km 1+086,5 zaplanowano remont istniejącego przepustu pod drogą fi 60cm i długości 6m. Rzeczywista łączna długość odcinka objętego opracowaniem wynosi 1350 m.

5. PARAMETRY TECHNICZNE DROGI

Droga gminna

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------|
| 1. Klasa drogi: | D |
| 2. Droga: | jedno-jezdniowa, dwukierunkowa |
| 3. Kategoria obciążenia ruchem: | KR1 |
| 4. Prędkość projektowa: | $V_p=30\text{km/h}$ |
| 5. Przekrój: | drogowy, szerokość jezdni 4,5m |
| 6. Nawierzchnia: | bitumiczna |

6. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne będą polegały na oczyszczeniu nawierzchni, oraz odmuleniu rowów przydrożnych.

7. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

7.1. 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.

7.2. Rozwiązania projektowe

7.2.1. Przesłanki wyboru technologii wykonania robót

Przyjęto wykorzystanie istniejącej nawierzchni bitumicznej jako warstwę podbudowy.

Miejsca wykruszeń należy uzupełnić kruszywem. Nawierzchnię oczyścić i skropić asfaltem.

7.2.2. Projektowana konstrukcja nawierzchni.



- 3cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego,



- 5cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego,

- I. Warstwa ścieralna 4cm - 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. Istniejąca warstwa – oczyścić i skropić asfaltem lub emulsją asfaltową.

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

8. 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.

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.

9. 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.