

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 Lipiny – Zalesie.

Inwestor:

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

Adres obiektu:

Działka ewidencyjne o nr: **164** obręb Zalesie, 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>	09.2014	
Asystent projektanta	Artur Kręcisz		09.2014	

Staszów, 2014

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.	PUNKT DOWIĄZANIA ..	5
8.	KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI	5
9.	POZOSTAŁE INFORMACJE.....	6
10.	UWAGI KOŃCOWE	7

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

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

str.2

1. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI

1.1. Przedmiot opracowania.

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

Podstawowe parametry remontowanej drogi:

- długość remontowanego odcinka **330 m**,
- klasa techniczna **D**,
- prędkość projektowa **30km/h**,
- szerokość jezdni **3,5m**,
- pobocza utwardzone szerokości **0,5m**,
- istniejące rowy zmiennej szerokości **1,0 – 2,5m**

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 Lipiny – Zalesie na długości 330m.

Zakres opracowania obejmuje między innymi:

- remont drogi klasy technicznej D,
- odmulenie rowów przydrożnych,
- oczyszczenie i utwardzenie 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 środkowej części gminy Raków. Początek remontowanej drogi przyjęto na końcu nawierzchni bitumicznej (km 0+000) w odległości około 680m od skrzyżowania z drogą powiatową nr 0346T. Droga posiada nawierzchnię tłuczniovą ze znacznymi nierównościami. Istniejąca szerokość jezdni wynosi 3,50 m. Rozpatrywany odcinek biegnie w kierunku północnym. W sąsiedztwie inwestycji znajdują się głównie zabudowa gospodarcza, użytki rolne, pastwiska i łąki. Droga służy jako dojazd zabudowań gospodarczych i do pól. Koniec projektowanego odcinka km 0+330.

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. 3,5m o przekroju jednospadkowym $i=2\%$. Niweleta i oś trasy dostosowane zostały do istniejącego ukształtowania sytuacyjno-wysokościowego terenu.

Rzeczywista łączna długość odcinka objętego opracowaniem wynosi 330 m.

str.4

5. PARAMETRY TECHNICZNE DROGI

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 3,5m |
| 6. Nawierzchnia: | bitumiczna |

6. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne będą polegały na oczyszczeniu istniejących rowów, oraz robót związanych z formowaniem skarp i profilowaniu poboczy.

7. PUNKT DOWIĄZANIA

Punkt dowiązania projektowanej drogi km 0+000 przyjęto na przecięciu osi projektowanego odcinka z krawędzią końcową nawierzchni bitumicznej w odległości około 680m od skrzyżowania z drogą powiatową nr 0346T.

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.

8.2. Rozwiązania projektowe

8.2.1. Przesłanki wyboru technologii wykonania robót

Przyjęto wykorzystanie istniejącej nawierzchni jako dolną warstwę podbudowy

8.2.2. Projektowana konstrukcja nawierzchni.

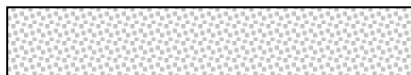
str.5



- 3cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego,



- 4cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego,



-8cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm.

- 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 8 cm - z kruszywa łamanego zgodnie z PN-84 S/96023 „Podbudowa i nawierzchnia z tłucznia kamiennego” oraz SST 04.04.02. Podbudowę wykonać z kruszywa 0/31,5mm 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 – wyprofilować i zagęścić.

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.

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.

Nie przewiduje się powstania odpadów zaliczonych do grupy odpadów szkodliwych.

str.6

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.