

Jacek Belka Biuro Inżynierskie FORMA
97-500 Radomsko, ul. Jagiellońska 24/42
Tel. 504 193 990, mail: forma.kontakt@gmail.com

Egzemplarz nr.....

PROJEKT TECHNICZNY

Inwestor:	GMINA KŁOMNICE ULICA STRAŻACKA 20 42-270 KŁOMNICE
Obiekt:	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ ULICY LEŚNEJ W PRZYBYŁOWIE
Adres:	GMINA KŁOMNICE DZIAŁKA NR 10086 OBRĘB RZERZĘCZYCE
Branża:	DROGOWA
Projektant:	mgr inż. Kazimierz Mamos upr. proj. nr GP.IV.7342/40/94
Opracowanie:	mgr inż. Jacek Belka

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. STRONA TYTUŁOWA
2. SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU
3. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA
4. OPIS DO PROJEKTU TECHNICZNEGO

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- RYS. NR 1. ZAKRES OPRACOWANIA
- RYS. NR 2. PLAN SYTUACYJNY
- RYS. NR 3. PRZEKRÓJ NORMALNY

III. DECYZJE I UZGODNIENIA

1. UPRAWNIENIA BUDOWLANE
2. WPIS DO IZBY INŻYNIERÓW

RADOMSKO dn. 11.08.2014r.

OŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 20 ust.4 ustawy z dn. 7 lipca 1994r. – *Prawo budowlane* (tekst jednolity Dz. U. Nr 243 poz.1623 z 2010 roku z późniejszymi zmianami)

Oświadczam,

że projekt techniczny:

„Przebudowa drogi gminnej ulicy Leśnej w Przybyłowie”

- działka nr 10086 obręb Rzerzeczyce, Gmina Kłomnice, został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant:

Podpis i pieczęć

OPIS
PROJEKTU TECHNICZNEGO

I. CZEŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa o wykonanie dokumentacji projektowej zawartej z Gminą Kłomnice
- Mapa ewidencyjna w skali 1:2000
- Mapa zasadnicza w skali 1:1000
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. z późn. zmianami w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30.05.2000 r. z późn. zmianami w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie.
- obowiązujące normy i przepisy
- ocena stanu istniejącego podczas wizji w terenie

2. DANE OGÓLNE

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie śląskim, powiecie częstochowskim, na terenie Gminy Kłomnice: **na działce stanowiącej pas drogowy drogi gminnej ulicy Leśnej tj. :**

działka nr: **10086**; obręb Rzerzeczyce,
Gmina Kłomnice

Przedsięwzięcie realizowane jest na zlecenie Gminy Kłomnice, ulica Strażacka 20,
42-270 Kłomnice

3. ZAKRES REALIZACJI

❖ Stan istniejący

W stanie istniejącym znajduje się jezdnia ulicy Leśnej o szerokości 3,2-4,5mb wraz z pobocznymi gruntowymi szerokości 0,70-1,20mb. Ulica posiada nawierzchnie utwardzoną kruszywem.

Na obszarze przeznaczonym pod realizację inwestycji (pasie drogowym) brak jest kolidującego zadrzewienia. Nie przewiduje się wycinki żadnych drzew.

Droga posiada nieznaczne nierówności, istniejące kruszywo w wyniku słabego zagęszczenia częściowa w stanie luźnym przyczynia się do pylenia w trakcie ruchu pojazdów mechanicznych.

Odwodnienie realizowane jest powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne na tereny gruntowe w granicach pasa drogowego.

❖ Stan zamierzenia projektowego

Przyjęte rozwiązania projektowe (nie ingerują w stan istniejący wykorzystania i zagospodarowania działek)

Podstawowe parametry drogi

○ Droga gminna

Zestawienie elementów zamierzenia projektowego

- | | |
|--------------------------------|-------------|
| ○ Długość odcinka | - 768,95 mb |
| ○ Szerokość nawierzchni jezdni | - 4,0 mb |
| ○ Pobocza z destruktu | - 0,5 mb |

Zamierzenia projektowe dążą do poprawienia komfortu jazdy, tym samym zwiększenia bezpieczeństwa i ograniczenie pylenia.

W ramach realizacji zadania zakłada się wykonanie przebudowy w śladzie istniejącym na odcinku zabudowanym.

Na przeważającej części odcinka objętego przebudową występuje jezdni szerokości ~4,10m z lokalnymi zwężeniami.

Przewiduje się wykonanie poszerzeń w tych miejscach poprzez likwidację humus gr. 10cm i wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm 0/31,5. Docelowo przewiduje się wykonanie warstwy wyrównawczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 8 cm 0/31,5 oraz nakładki bitumicznej z betonu asfaltowego AC 11 KR2 gr. 5cm.

Dodatkowo przewiduje się wykonanie poboczy (likwidacja humusu pod poboczami gr. 10cm) z destruktu bitumicznego gr.10cm na warstwie wyrównawczej piaskowej zagęszczonej gr. 13cm.

Dowiązania do istniejących zjazdów realizowane będą na szerokości projektowanych poboczy.

Wody deszczowe odprowadzane będą zgodnie z stanem istniejącym na tereny gruntowe w obrębie granic pasa drogowego.

Wszystkie materiały użyte do realizacji powinny posiadać stosowne atesty oraz aprobaty techniczne, które zostaną przedstawione Inspektorowi Nadzoru Inwestorskiego w celu ich akceptacji.

4. KOLIZJE

Zamierzenia projektowe nie przewidują występowania kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu – w pasie drogowy brak występowania istniejącej infrastruktury technicznej.

Wszelkie koszty związane z naruszeniem bądź uszkodzeniem istniejących sieci leżą po stronie wykonawcy. Za ewentualne uszkodzenie mienia prywatnego w czasie prowadzenia robót koszty ponosi wykonawca.

5. WYKONANIE WARSTW KONSTRUKCYJNYCH

PODBUDOWA TŁUCZNIOWA

Minimalna grubość warstwy podbudowy z tłucznia nie może być po zagęszczeniu mniejsza od 1,5-krotnego wymiaru największych ziaren tłucznia. Maksymalna grubość warstwy podbudowy po zagęszczeniu nie może przekraczać 20 cm. Kruszywo grube powinno być rozłożone w warstwie o jednakowej grubości, przy użyciu układarki albo równiarki. Grubość rozłożonej warstwy luźnego kruszywa powinna być taka, aby po jej zagęszczeniu i zaklinowaniu osiągnęła grubość projektowaną. Kruszywo grube powinno być przywałowane dwoma przejściami walca statycznego, gładkiego o nacisku jednostkowym nie mniejszym niż 30 kN/m². Zagęszczanie podbudowy o przekroju daszkowym powinno rozpocząć się od krawędzi i stopniowo przesuwając się pasami podłużnymi, częściowo nakładającymi się w kierunku osi jezdni. Zagęszczanie podbudowy o jednostronnym spadku poprzecznym powinno rozpocząć się od dolnej krawędzi i przesuwając się pasami podłużnymi, częściowo nakładającymi się, w kierunku górnej krawędzi.

W przypadku wykonywania podbudowy zasadniczej, po przywałowaniu kruszywa grubego należy rozłożyć kruszywo drobne w równej warstwie, w celu zaklinowania kruszywa grubego. Do zagęszczania należy użyć walca wibracyjnego o nacisku jednostkowym co najmniej 18 kN/m², albo płytową zagęszczarką wibracyjną o nacisku jednostkowym co najmniej 16 kN/m². Grubość warstwy luźnego kruszywa drobnego powinna być taka, aby wszystkie przestrzenie warstwy kruszywa grubego zostały wypełnione kruszywem drobnym. Jeżeli to konieczne operacje rozkładania i wwibrowywania kruszywa drobnego należy powtarzać aż do chwili, gdy kruszywo drobne przestanie penetrować warstwę kruszywa grubego.

Po zagęszczeniu cały nadmiar kruszywa drobnego należy usunąć z podbudowy szczotkami tak, aby ziarna kruszywa grubego wystawały nad powierzchnię od 3 do 6 mm. Następnie warstwa powinna być przywałowana walcem statycznym gładkim o nacisku jednostkowym nie mniejszym niż 50 kN/m², albo walcem ogumionym w celu dogęszczenia kruszywa poluzowanego w czasie szczotkowania.

NAWIERZCHNIA Z BETONU ASFALTOWEGO

Podłoże pod warstwę nawierzchni z betonu asfaltowego powinno być wyprofilowane i równe, bez kolein. Powierzchnia podłoża powinna być sucha i czysta. W celu spełnienia tego warunku przed ułożeniem warstwy wiążącej na istniejącej jezdni zakłada się wykonanie warstwy wyrównawczej. Nierówności podłoża pod warstwy asfaltowe nie powinny być większe od podanych w ST.

W celu zapewnienia odpowiedniego połączenia międzywarstwowego poszczególne warstwy konstrukcyjne skropić emulsją asfaltową szybkorozpadową.

Zalecane ilości asfaltu po odparowaniu wody z emulsji asfaltowej lub upłynniacza podano w poniższej tablicy.

Skropienie powinno być wykonane z wyprzedzeniem w czasie przewidzianym na odparowanie wody lub ulotnienie upłynniacza. W przypadku zastosowania emulsji asfaltowej szybkorozpadowej czas ten może być skrócony do 15min przed właściwym rozkładaniem mieszanki min.-bit.

Temperatura mieszanki mineralno-asfaltowej w czasie zagęszczania nie powinna być mniejsza

- ✓ dla asfaltu D 70 125°C,
- ✓ dla asfaltu D 100 120°C.

Zagęszczanie należy rozpocząć od krawędzi nawierzchni ku środkowi. Złącza w nawierzchni powinny być wykonane w linii prostej, równoległe lub prostopadłe do osi drogi. Złącza w nawierzchni wielowarstwowej powinny być przesunięte względem siebie co najmniej 15 cm.

Spadki poprzeczne warstwy z betonu asfaltowego na odcinkach prostych i łukach powinny być zgodne z dokumentacją projektową, z tolerancją $\pm 0,5\%$.

Rzędne wysokościowe warstwy powinny być zgodne z dokumentacją projektową, z tolerancją ± 1 cm.

Ukształtowanie osi w planie. Oś warstwy w planie powinna być usytuowana zgodnie z dokumentacją projektową, z tolerancją ± 5 cm.

Grubość warstwy powinna być zgodna z dokumentacją, z tolerancją $\pm 10\%$

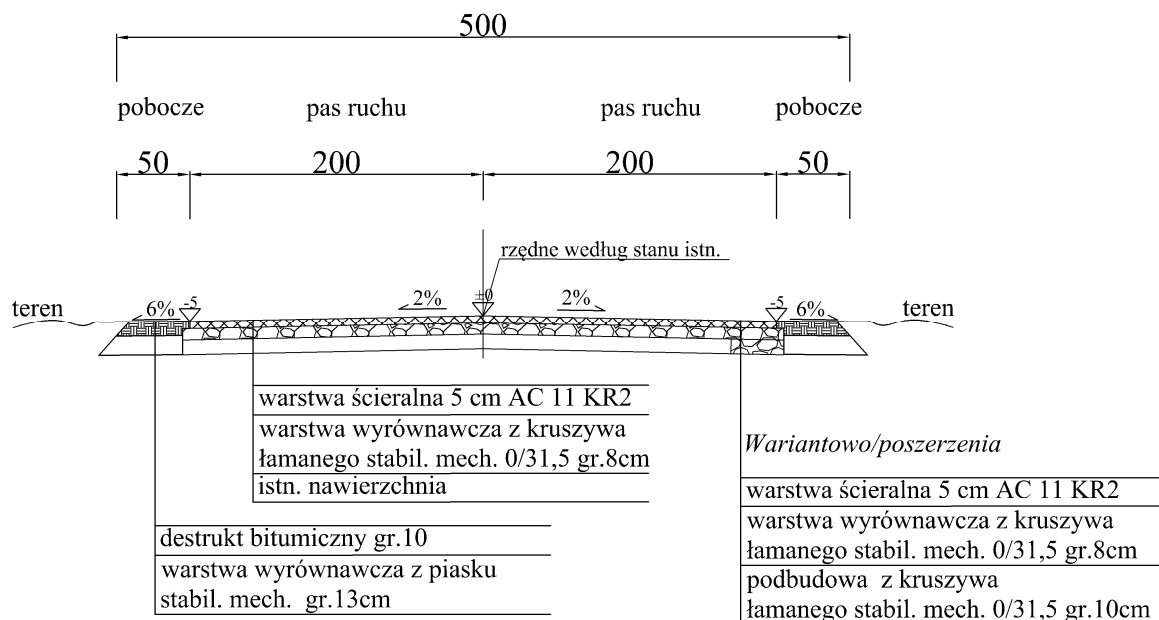
Nierówności podłużne i poprzeczne warstw z betonu asfaltowego mierzone zgodnie wg BN-68/8931-04 nie przekraczające dopuszczalnych wartości.

Wszelkie roboty związane z wykonywaniem warstw konstrukcyjnych należy realizować zgodnie z ST.

6. TECHNICZNE WARUNKI WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH

- Wszelkie prace związane z projektowaną inwestycją należy wykonywać zgodnie z właściwymi normami, aktami prawnymi, przepisami i instrukcjami; ponadto należy wykorzystać całą dostępną wiedzę i umiejętności budowlane i techniczne do zapewnienia prawidłowego i terminowego wykonania robót;
- Wszelkie prace związane z projektowaną inwestycją należy wykonywać tak, aby nie naruszały one praw i interesów osób trzecich;
- Wszelkie prace związane z projektowaną inwestycją należy wykonywać pod nadzorem osób uprawnionych w odpowiednich specjalnościach zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- Osoby nadzorujące przebieg prac związanych z projektowaną inwestycją zobowiązane są do dopilnowania przestrzegania obowiązujących przepisów BHP, ppoż. i ergonomii w trakcie trwania prac związanych z projektowaną inwestycją;
- Dopuszcza się stosowanie zamiennych materiałów, elementów i systemów budowlanych pod rygorem zachowania parametrów i wymagań technicznych zawartych w dokumentacji projektowej (przed zastosowaniem należy uzgodnić z Projektantem i Inwestorem);

PRZEKRÓJ NORMALNY TYPOWY
skala 1:50



Jednostka projektowa:	Jacek Belka Biuro Inżynierskie FORMA 97-500 Radomsko, ul. Jagiellońska 24/42 tel. 504 193 990, forma.kontakt@gmail.com	
Inwestor:	Gmina Kłomnice ulica Strażacka 20, 42-270 Kłomnice	Branża: drogowa
Nazwa inwestycji:	Przebudowa drogi gminnej - ulicy Leśnej w Przybyłowie	Data: sierpień 2014r.
Adres inwestycji:	Gmina Kłomnice, działka nr 10086 obręb Rzerzęczyce	Skala 1:50
Rysunek:	Przekrój normalny	Rys. nr 3
Projektant:	mgr inż. Kazimierz Mamos upr. proj. nr GP.IV.7342/40/94	
Asystent:	mgr inż. Jacek Belka	