

STAROSTWO POWIATOWE
w CZĘSTOCHOWIE
Wydział Administracji
Architektoniczno-Budowlanej
ul. Sobieskiego 9
42-200 CZĘSTOCHOWA

Załącznik Nr do pisma

z dnia 17.10.2013 Nr AB.G.43.1003.2013

podpis
KŁ. 91

Biuro Projektowe SanitDesign
Roman Księżnik
97-500 Radomsko
ul. M.C. Skłodowskiej 29a

PROJEKT TECHNICZNY

DLA ZADANIA:

"PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ ULICY ŁĄKOWEJ
W MIEJSCOWOŚCI ZAWADA"

ADRES

INWESTYCJI:

Gmina Kłomnice
działka nr 1140 obręb Zawada

INWESTOR:

Gmina Kłomnice
Ul. Strażacka 20
42-270 Kłomnice

PROJEKTANT:

mgr inż. KAZIMIERZ MAMOS
upr. bud. nr UAN.V.8388/13/87
upr. proj. nr CP.IV.7342/40/94
w zakresie budowy dróg i mostów

**PROJEKT ZOSTAŁ WYKONANY ZGODNIE Z OBOWIĄZUJĄCYMI
PRZEPISAMI ORAZ ZASADAMI WIEDZY TECHNICZNEJ**

Radomsko wrzesień 2013 r.

Biuro Projektowe SanitDesign
Roman Księżnik
97-500 Radomsko
ul. M.C. Skłodowskiej 29a
tel. 502 035 067, e-mail: księżnik@sanitdesign.pl
NIP 772-197-74-21, Regon 101023360

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
- RYS. NR 4. SZCZEGÓL PRZEPUSTU

III. DECYZJE I UZGODNIENIA

1. UPRAWNIENIA BUDOWLANE
2. WPIS DO IZBY INŻYNIERÓW

RADOMSKO dn. 27.09.2013r.

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 Łąkowej w miejscowości Zawada”

- działka nr 1140 obręb Zawada, Gmina Klomnice, został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant:

Podpis i pieczęć

mgr inż. KAZIMIERZ MAMOS
upr. bud. nr UAN.V.8388/13/87
upr. proj. nr GPT.V.7342/40/94
w zakresie budowy dróg i mostów

OPIS

PROJEKTU TECHNICZNEGO

I. CZEŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa o wykonanie dokumentacji projektowej zawartej z Gminą Kłomnice
- Mapa ewidencyjna w skali 1:5000
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa 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 wyłącznie pas drogowy drogi gminnej ulicy Łkowej tj. :**

działka nr: **1140**; obręb Zawada,
Gmina Kłomnice

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

3. ZAKRES REALIZACJI

❖ Stan istniejący

W stanie istniejącym pas drogowy posiada zmienną szerokość 4,70-5,70m wraz z jezdnią szerokości zmiennej 2,90-4,40 wraz z poboczami gruntowymi szerokości 0,40-1,20mb. Nawierzchnia drogi utwardzona metodą stabilizacji popiołami i spoiwami hydraulicznymi, miejscami luźne kruszywo.

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

Droga posiada liczne ubytki i nierówności. Wpływa to niekorzystnie na ruch pojazdów kołowych.

Odwodnienie realizowane jest powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne na tereny gruntowe.

❖ Stan zamierzenia projektowego

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

Podstawowe parametry drogi

- Klasa drogi – gminna

STAROSTWO POWIATOWE
w CZĘSTOCHOWIE
Wydział Administracji
Architektoniczno-Budowlanej
ul. Sobieskiego 9
42-200 CZĘSTOCHOWA

Zestawienie elementów zamierzenia projektowego

- Długość odcinka - 894,02 mb
- Szerokość nawierzchni jezdni - 3,0 mb
- Pobocza utwardzone destruktem - 0,5 mb

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

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

W ramach przebudowy zakłada się profilowanie istniejącej nawierzchni mające na celu wyrównanie istniejących ubytków i lokalnych wybojów, wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego gr. 10cm frakcji 0/31,5mm oraz wykonanie nawierzchni ścieralnej z betonu asfaltowego gr. 5cm frakcji 0/12,8mm.

Na całej długości odcinka projektuje się wykonanie poboczy utwardzonych destruktem bitumicznym gr. 10cm obustronnych szerokości 0.5mb wraz z wykonaniem warstwy wyrównawczej pod pobocza z żwiru gr. średniej 6cm (w miejscach występowania darniny zakłada się jej wcześniejsze ściągnięcie przed wykonaniem utwardzenia poboczy).

Dodatkowo przewiduje się wykonanie wymiany istniejącego przepustu żelbetonowego na nowy żelbetowy Ø300mm dł. 4,0mb wraz z ściankami prefabrykowanymi – kilometraż 0+837,00

Przebudowa drogi realizowana będzie z zachowaniem istniejących spadków podłużnych.

W rejonie zjazdów do posesji należy wykonać dowiązania z destruktu na szerokości 1,5m od krawędzi jezdni – analogicznie jak pobocza.

Wody deszczowe odprowadzane będą zgodnie z stanem istniejącym na tereny gruntowe w obrębie działek 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, nie zakłada się wprowadzania nowych rozwiązań zmieniających stan istniejący. Brak realizacji robót ziemnych mogących prowadzić do uszkodzenia uzbrojenia podziemnego. Przewiduje się regulację istniejących zasuw wodociągowych i włączów studni kanalizacji sanitarnej do wysokości nawierzchni po przebudowie.

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.

STAROSTWO POWIATOWE
w CZĘSTOCHOWIE
Wydział Administracji
Architektoniczno-Budowlanej
ul. Sobieskiego 9
42-200 CZĘSTOCHOWA

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 przesuwać się pasami podłużnymi, częściowo nakładającymi się w kierunku osi jezdni. Zagęszczanie podbudowy o jednostronnym spadku poprzecznym powinno rozpocząć się od dolnej krawędzi i przesuwać 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 upynnacza. 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.

STAROSTWO POWIATOWE
w CZĘSTOCHOWIE
Wydział Administracji
Architektoniczno-Budowlanej
ul. Sobieskiego 9
42-200 CZĘSTOCHOWA

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 lukach 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. UWAGI OGÓLNE

- Dopuszcza się stosowanie zamiennych materiałów, elementów i systemów budowlanych pod rygorem zachowania standardów estetycznych i funkcjonalnych oraz parametrów i wymagań technicznych zawartych w dokumentacji projektowej.
- Zastosowanie zamiennych materiałów, elementów i systemów budowlanych należy przed wbudowaniem uzgodnić z Projektantem i Inwestorem pod rygorem zachowania pisemnej formy uzgodnień.
- Wszelkie użyte zamiennie materiały, elementy i systemy powinny posiadać wymagane przepisami atesty, certyfikaty i inne dokumenty dopuszczające do stosowania w budownictwie.

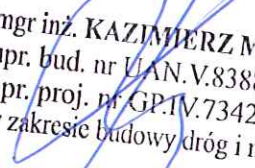
7. TECHNICZNE WARUNKI WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH

UWAGI GENERALNE:

- 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);


mgr inż. KAZIMIERZ MAMOS
upr. bud. nr UAN.V.8388/13/87
upr. proj. nr GP.IV.7342/40/94
w zakresie budowy dróg i mostów