



Inwestor: GMINA WIELGOMŁYNY
ul. Rynek 1
97-525 WIELGOMŁYNY

Egzemplarz nr.

PROJEKT TECHNICZNY

Obiekt	DROGA GMINNA DOJAZDOWA DO GRUNTÓW ROLNYCH NA KIERUNKU MIEJSCOWOŚCI ROGI – KRZĘTÓW ETAP 3 PRZEBUDOWA
Adres	GMINA WIELGOMŁYNY DZIAŁKI NR: 259, 260; obręb Rogi DZIAŁKA NR: 2259; obręb Krzętów
Branża	DROGOWA

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

Projektowali	Imię i nazwisko	Podpis	Data
Projektant			VIII 2013

PPUH VITARO	
97-500 RADOMSKO	tel. (044) 682 21 57, tel. kom. 0 604 823 027

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

I. CZĘŚĆ OPISOWA

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

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- o RYS. NR 1 PLAN SYTUACYJNY DROGOWY
- o RYS. NR 2 PROFIL PODŁUŻNY
- o RYS. NR 4. PRZEKROJE , SZCZEGÓŁ

III. DECYZJE I UZGODNIENIA

1. UPRAWNIENIA BUDOWLANE
2. WPIS DO IZBY INŻYNIERÓW
3. ZGODA NA WYCINKĘ DRZEW

PPUH VITARO	
97-500 RADOMSKO	tel. (044) 682 21 57, tel. kom. 0 604 823 027

RADOMSKO dn. 14.08.2013r.

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 dojazdowej do gruntów rolnych na kierunku miejscowości Rogi – Krzętów ETAP 3”

- działki nr ewid. 259, 260; obręb Rogi; działka 2259 obręb Krzętów; Gmina Wielgomłyny, został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant:

Podpis i pieczęć

PPUH VITARO	
97-500 RADOMSKO	tel. (044) 682 21 57, tel. kom. 0 604 823 027

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa o wykonanie dokumentacji projektowej zawartej z Gminą Wielgomłyny
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa skala 1:500 do celów projektowych
- 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 łódzkim, powiecie radomszczańskim, na terenie Gminy Wielgomłyny: **na działkach do których Inwestor posiada prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane tj. :**

działki nr: **259 i 260**; obręb Rogi
działka nr: **2259**; obręb Krzętów
Gmina Wielgomłyny

Przedsięwzięcie realizowane jest na zlecenie Gminy Wielgomłyny, ulica Rynek 1, 97-525 Wielgomłyny

3. ZAKRES REALIZACJI

❖ Stan istniejący

W stanie istniejącym znajduje się droga utwardzona częściowo kruszywem oraz na fragmencie asfaltem w technologii powierzchniowego utrwalenia o zmiennej szerokości od 3,2 do 4,2 mb z poboczami gruntowymi, działki na których realizowane będzie przedsięwzięcie stanowią wyłącznie pas drogowy.

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)

PPUH VITARO	
97-500 RADOMSKO	tel. (044) 682 21 57, tel. kom. 0 604 823 027

Zestawienie elementów zamierzenia projektowego

- o Długość drogi głównej - 605,46 mb
- o Szerokość nawierzchni jezdni - 4,0 mb
- o Pobocza utwardzone kruszywem - 0,5 mb

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

Projektuje się jezdnię szerokości 4,0 mb o spadku daszkowym 2% wraz z poboczami utwardzonymi kruszywem 0/31,5 gr. 12 cm szerokości 0,5mb.

Przewiduje się wycinkę 3 szt. kolidującego istniejącego zadrzewienia oraz 2 szt. krzewów.

Dodatkowo w związku z występowaniem w pasie drogowym punktów osnowy geodezyjnej przewiduje się zabezpieczenie ich poprzez zastosowanie rury karbowanej PP DN600mm z pierścieniem żelbetowym odciążającym oraz włazem żeliwnym z wypełnieniem betonowym klasy min. C250 – zgodnie z rysunkiem szczegółu oraz planem sytuacyjnym.

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

Projektowane warstwy konstrukcyjne jezdni km 1+650,00 do 2+135,00:

- Warstwa ścieralna z BA 0/12,8mm - 5 cm
- Warstwa kruszywa łamanego 0/31,5mm - 10 cm
- Warstwa kruszywa łamanego 0/63mm - 20 cm

Projektowane warstwy konstrukcyjne jezdni km 2+135,00 do 2+255,46:

- Warstwa ścieralna z BA 0/12,8mm - 5 cm

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 (roboty ziemne powierzchniowe).

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

PPUH VITARO	
97-500 RADOMSKO	tel. (044) 682 21 57, tel. kom. 0 604 823 027

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.

PPUH VITARO	
97-500 RADOMSKO	tel. (044) 682 21 57, tel. kom. 0 604 823 027

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.

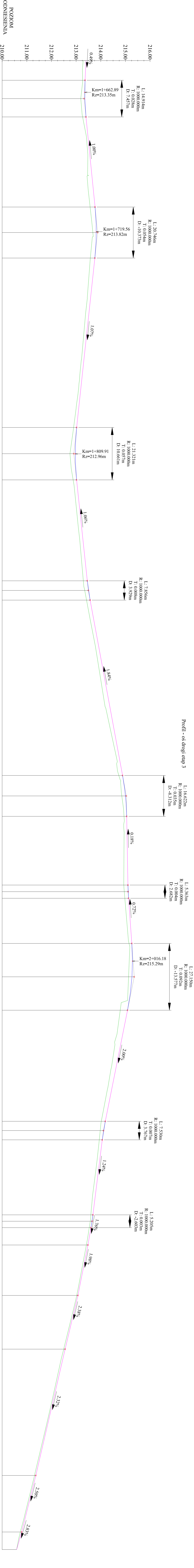
Grubość warstwy powinna być zgodna z dokumentacją, z tolerancją $\pm 10\%$

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. UWAGI OGÓLNE

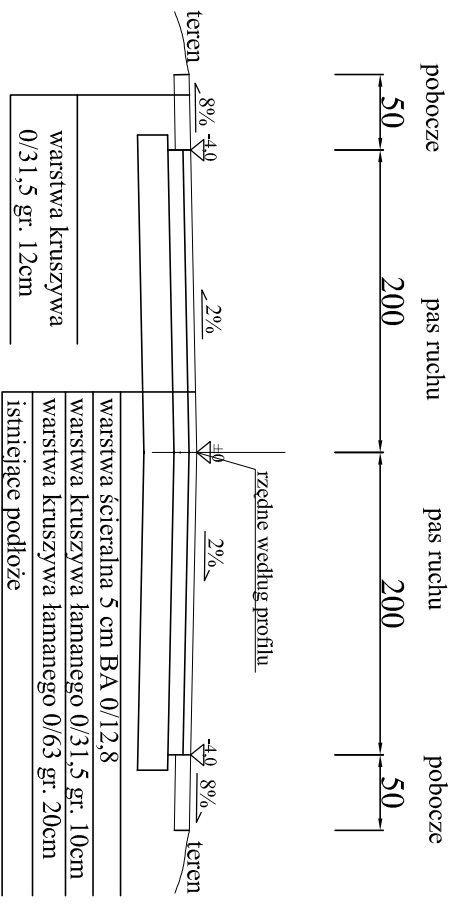
- Wszelkie użyte zamiennie materiały, elementy i systemy powinny posiadać wymagane przepisami atesty, certyfikaty i inne dokumenty dopuszczające do stosowania w budownictwie.
- Wszelkie prace związane z projektowaną inwestycją należy wykonywać zgodnie z właściwymi normami, aktami prawnymi, przepisami 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);



Rzędne niwelety	213.40	213.36	213.36
	213.29	213.26	213.25
Rzędne istniejące	213.40	213.38	213.40
	213.29	213.23	213.26
Różnice rzędnych	0.12	0.10	0.11
	0.15	0.14	0.07
Elementy niwelety	L=7.230m i=1.000%	R=1000.00m L=14.91m	L=36.64m i=1.000%
	L=1000.00m L=20.73m	L=68.88m i=1.07%	R=1000.00m L=21.32m
Elementy trasy	PROSTA L=114.40m	PROSTA L=129.69m	PROSTA L=58.38m
	L=1000.00m L=1.800m	L=71.32m i=1.84%	R=1000.00m L=16.62m
Odstęgi	50.00	57.99	60.00
	70.00	72.91	80.00
Kilometraż	1+650	1+700	1+800
	1+800	1+900	2+000
Rzędne niwelety	214.00	214.00	214.00
	213.29	213.26	213.25
Rzędne istniejące	214.00	213.98	214.00
	213.29	213.23	213.26
Różnice rzędnych	0.12	0.10	0.11
	0.15	0.14	0.07
Elementy niwelety	L=7.230m i=1.000%	R=1000.00m L=14.91m	L=36.64m i=1.000%
	L=1000.00m L=20.73m	L=68.88m i=1.07%	R=1000.00m L=21.32m
Elementy trasy	PROSTA L=114.40m	PROSTA L=129.69m	PROSTA L=58.38m
	L=1000.00m L=1.800m	L=71.32m i=1.84%	R=1000.00m L=16.62m
Odstęgi	50.00	57.99	60.00
	70.00	72.91	80.00
Kilometraż	1+650	1+700	1+800
	1+800	1+900	2+000
Rzędne niwelety	215.00	215.00	215.00
	214.29	214.26	214.25
Rzędne istniejące	215.00	214.98	215.00
	214.29	214.23	214.26
Różnice rzędnych	0.12	0.10	0.11
	0.15	0.14	0.07
Elementy niwelety	L=7.230m i=1.000%	R=1000.00m L=14.91m	L=36.64m i=1.000%
	L=1000.00m L=20.73m	L=68.88m i=1.07%	R=1000.00m L=21.32m
Elementy trasy	PROSTA L=114.40m	PROSTA L=129.69m	PROSTA L=58.38m
	L=1000.00m L=1.800m	L=71.32m i=1.84%	R=1000.00m L=16.62m
Odstęgi	50.00	57.99	60.00
	70.00	72.91	80.00
Kilometraż	1+650	1+700	1+800
	1+800	1+900	2+000
Rzędne niwelety	216.00	216.00	216.00
	215.29	215.26	215.25
Rzędne istniejące	216.00	215.98	216.00
	215.29	215.23	215.26
Różnice rzędnych	0.12	0.10	0.11
	0.15	0.14	0.07
Elementy niwelety	L=7.230m i=1.000%	R=1000.00m L=14.91m	L=36.64m i=1.000%
	L=1000.00m L=20.73m	L=68.88m i=1.07%	R=1000.00m L=21.32m
Elementy trasy	PROSTA L=114.40m	PROSTA L=129.69m	PROSTA L=58.38m
	L=1000.00m L=1.800m	L=71.32m i=1.84%	R=1000.00m L=16.62m
Odstęgi	50.00	57.99	60.00
	70.00	72.91	80.00
Kilometraż	1+650	1+700	1+800
	1+800	1+900	2+000

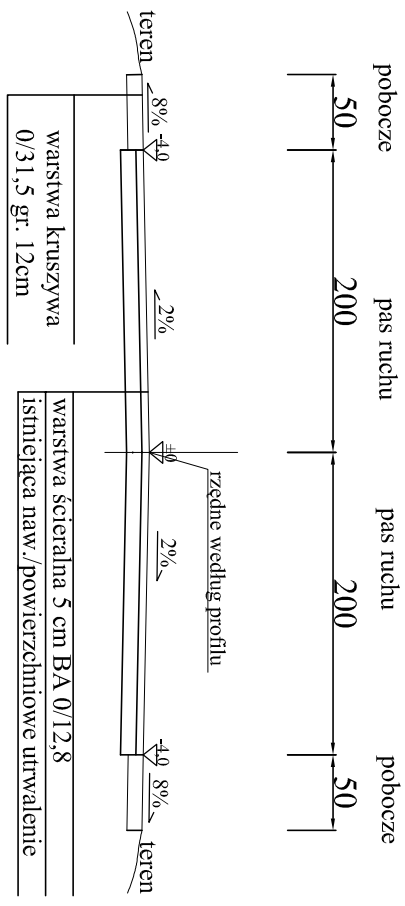
PRZEKRÓJ NORMALNY TYPOWY skala 1:50

droga główna km 1+650,00 do 2+135,00

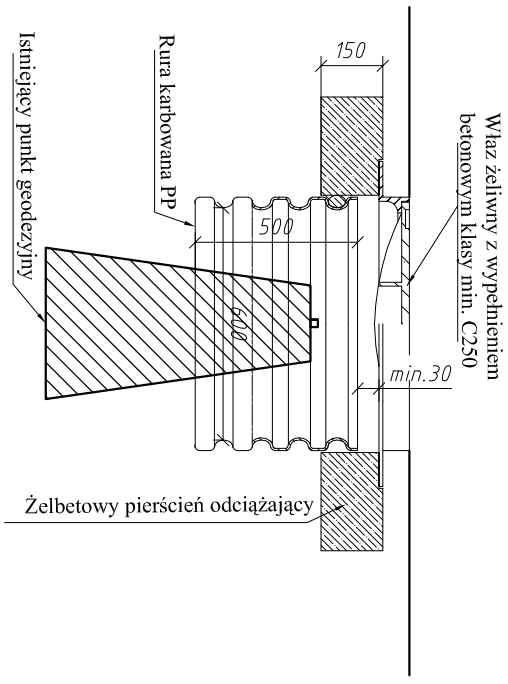


PRZEKRÓJ NORMALNY TYPOWY skala 1:50

droga główna km 2+135,00 do 2+255,46



SZCZEGÓŁ ZABEZPIECZENIA
PUNKTÓW OSNOWY GEODEZYJNEJ



jednostka projektowa:	Pracownia Projektowa "VITARO" 97-500 Radomsko ul. 11 Listopada 11E/39 tel. 044/6822157, tel. kom. 604823027		
obiekt:	Droga Gminna dojazdowa do gruntów rolnych na kierunku miejscowości Rogi - Krzętów - ETAP 3		
adres:	Gmina Wielgomłynny, działki nr 259, 260 obręb Rogi działka nr 2259, 260 obręb Krzętów		
Przekroje, szczegóły			
projektował:	nr uprawnień:	podpis:	Rys. nr 3 skala 1:50;1:20
asystent:		podpis:	
			Data opracowania: sierpień 2013