

Kazimierz Mamos
97-400 Belchatów
Os. Okrzei 1/48
tel. 603896170
NIP 769-101-50-76

STADIUM:

**PROJEKT BUDOWLANY
UPROSZCZONY**

OBIEKT:

**PRZEBUDOWA DROGI ŚRÓDPOLNEJ
W M. ZIELEĆCIN OZNACZONEJ NR. EW.
1512 W GMINIE RZAŚNIA**

ADRES:

**DZIAŁKI NR 1512, 147
OBRĘB ZIELEĆCIN
GMINA RZAŚNIA
POWIAT PAJĘCZAŃSKI
WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE**

BRANŻA-OPRACOWANIE:

KOMUNIKACYJNA

INWESTOR:

**GMINA RZAŚNIA
98-332 RZAŚNIA
UL. KOŚCIUSZKI 16**

PROJEKT OPRACOWAŁ:

	IMIE I NAZWISKO	NR UPRAWNIENI	DATA	PODPIS
PROJEKTANT	mgr inż. Kazimierz Mamos	GP.IV.7342/40/94	02.2011	

BELCHATÓW 2011 R.

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

Część opisowa:

	Strona
1. Strona tytułowa	1
2. Zawartość projektu	2
3. Opis techniczny do projektu	3-5
4. Oświadczenie projektanta	6
5. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	7-9
6. Uprawnienia i przynależność do ŁOIIB	10-11

Część rysunkowa:

- orientacja
- projekt zagospodarowania terenu w skali 1:5000 rys nr1
- przekrój konstrukcyjny w skali 1:50 rys nr 2

OPIS TECHNICZNY

1. Plan zagospodarowania.

- 1.1. **Przedmiot inwestycji.** Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany przebudowy drogi śródpolnej w m. Zielęcín w gminie Rząśnia.
- 1.2. **Stan istniejący.** Pas drogowy o szerokości 3,0m w terenie o pojedynczej zabudowie jednorodzinnej z działkami upraw rolnych. Nawierzchnia istniejącej jezdni gruntowa. W pasie drogowym brak urządzeń podziemnych i naziemnych.
- 1.3. **Projektowane zagospodarowanie terenu.** Projektuje się wykonanie jezdni o nawierzchni bitumicznej szerokości 3,0m. Pobocza obustronne gruntowe szerokości 2x0,5m. Całkowita długość drogi **792m**.

2. Przekrój konstrukcyjny.

Projektuje się konstrukcję jezdni jak dla dróg klasy L i D w strefie zamieszkania w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym.

Ze względu na zalegające w podłożu gruntu przepuszczalne o dobrym zagęszczeniu przyjęto konstrukcję:

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 4cm
- podbudowa z kamienia łamanego 0-31,5 (warstwa górna gr. 5cm)
- podbudowa z kamienia łamanego 0-63 (warstwa dolna gr. 15cm)

Projektowaną konstrukcję nawiązać do istniejącego terenu.

3. Odwodnienie.

Odwodnienie korpusu drogi zapewnione będzie poprzez wyniesienie niwelety drogi o 10-20cm ponad istniejący teren. Zmiana niwelety drogi nie powoduje utrudnień przy wjeżdżaniu i zjeżdżaniu z jezdni.

4. Organizacja ruchu po przebudowie nie ulega zmianie.

5. Zalecenia wykonawcze

5.1. Profilowanie podłoża

Paliki lub szpilki należy ustawiać w osi drogi i w rzędach równoległych do osi drogi lub w inny sposób zaakceptowany przez Inżyniera. Rozmieszczenie palików lub szpilek powinno umożliwiać naciągnięcie sznurków lub linek do wytyczenia robót w odstępach nie większych niż co 10 metrów.

Rodzaj sprzętu, a w szczególności jego moc należy dostosować do rodzaju gruntu, w którym prowadzone są roboty i do trudności jego odspojenia.

Koryto można wykonywać ręcznie, gdy jego szerokość nie pozwala na zastosowanie maszyn, na przykład na poszerzeniach lub w przypadku robót o małym zakresie. Sposób wykonania musi być zaakceptowany przez Inżyniera.

Grunt odspoiony w czasie wykonywania koryta powinien być wykorzystany zgodnie z ustaleniami dokumentacji projektowej tj. wbudowany w nasyp lub odwieziony na odkład w miejsce wskazane przez Inżyniera.

Profilowanie i zagęszczenie podłoża należy wykonać zgodnie z zasadami określonymi w Stwor

5.2. Podbudowa z kruszywa łamanego

Minimalna grubość warstwy podbudowy z tłucznia nie może być po zagęszczeniu mniejsza od 1,5-krotnego wymiaru największych ziarn tłucznia. Maksymalna grubość warstwy podbudowy po zagęszczeniu nie może przekraczać 20 cm. Podbudowę o grubości powyżej 20 cm należy wykonywać w dwóch warstwach.

. Grubość rozłożonej warstwy luźnego kruszywa powinna być taka, aby po jej zagęszczeniu i zaklinowaniu osiągnęła grubość projektowaną.

Zagęszczanie podbudowy o przekroju daszkowym powinno rozpocząć się od krawędzi i stopniowo przesuwać się pasami podłużnymi, częściowo nakładającymi się w kierunku osi jezdni. Zagęszczenie podbudowy o jednostronnym spadku poprzecznym powinno rozpocząć się od dolnej krawędzi i przesuwać się pasami podłużnymi, częściowo nakładającymi się, w kierunku jej górnej krawędzi.. Do zagęszczania należy użyć walca wibracyjnego o nacisku jednostkowym co najmniej 18 kN/m, 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.

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/m, albo walcem ogumionym w celu dogęszczenia kruszywa poluzowanego w czasie szczotkowania.

ustalenia liczby przejść sprzętu zagęszczającego, potrzebnej do uzyskania wymaganego.

6.3. Nawierzchnia bitumiczna

Mieszanka mineralno-asfaltowa powinna być wbudowywana układarką wyposażoną w układ z automatycznym sterowaniem grubości warstwy i utrzymywaniem niwelety zgodnie z dokumentacją projektową.

Temperatura mieszanki wbudowywanej nie powinna być niższa od minimalnej temperatury mieszanki podanej w pktcie 5.3. STWiOR

Zagęszczanie mieszanki powinno odbywać się bezzwłocznie zgodnie ze schematem przejść walca ustalonym na odcinku próbnym.

Początkowa temperatura mieszanki w czasie zagęszczania powinna wynosić nie mniej niż:

- dla asfaltu D 50 130° C,
- dla asfaltu D 70 125° C,
- dla asfaltu D 100 120° C,

Zagęszczanie należy rozpocząć od krawędzi nawierzchni ku osi. Wskaźnik zagęszczenia ułożonej warstwy powinien być zgodny z wymaganiami podanymi w tablicach 4 i 6.

Złącza w nawierzchni powinny być wykonane w linii prostej, równoległe lub prostopadle do osi drogi.

Złącze robocze powinno być równo obcięte i powierzchnia obciętej krawędzi powinna być posmarowana asfaltem lub oklejona samoprzylepną taśmą asfaltowo-kauczukową. Sposób wykonywania złącz roboczych powinien być zaakceptowany przez Inżyniera.

koniec opisu

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że projekt budowlany uproszczony w branży drogowej: „Przebudowa drogi śródpolnej w m. Zielęcin ozn. Nr. Ew. 1512 w gminie Rząśnia” został wykonany zgodnie ze zleceniem, normami państwowymi, obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

**INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA
I OCHRONY ZDROWIA**

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

KAZIMIERZ MAMOS

97-400 BEŁCHATÓW

OS OKRZEI 1/48

PRZEDSIĘWZIĘCIE:

PRZEBUDOWA DROGI ŚRÓDPOLNEJ W M. ZIELEĆCIN OZNACZONEJ NR. EW. 1512
W GMINIE RZAŚNIA

INWESTOR:

GMINA RZAŚNIA

98-332 RZAŚNIA

UL. KOŚCIUSZKI 16

PROJEKTANT:

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

I. Podstawa opracowania

Niniejszą informację opracowano na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003r. W sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. z dnia 10 lipca 2003r)

II. Zakres robót i kolejność realizacji

Zakres robót przy przebudowie drogi wewnętrznej w m. Zielęcín w gminie Rząśnia obejmuje wykonanie jezdni z utrwaleniem powierzchniowym grysem i asfaltem na podbudowie tłuczniowej

III. Wykaz istniejących obiektów budowlanych

W pasie drogowym brak urządzeń podziemnych i naziemnych.

IV. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Uznano, że na zagospodarowanym terenie nie występują elementy mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

V. Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń podczas realizacji robót budowlanych

Uznano, że podczas realizacji robót budowlanych mogą wystąpić zagrożenia w rozumieniu cytowanego w poz. 3.4.1. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury.

Roboty wykonywane w pobliżu ciężkiego sprzętu: spycharki, samochody samowyladowcze, walec statyczny, równiarka i rozkładarka masy mineralno bitumicznej.

VI. Instruktaż pracowników

Nie przewiduje się występowania robót szczególnie niebezpiecznych. Poszczególne grupy pracowników, które zatrudnione będą na budowie, muszą odbyć instruktaż na stanowisku pracy ze szczególnym uwzględnieniem zagrożeń występujących przy robotach drogowych. Instruktaż winien zawierać informację o konieczności stosowania odzieży ochronnej i środków ochrony osobistej I o zasadach postępowania w przypadku zagrożenia ścisłej współpracy z wyznaczonymi w tym celu osobami do bezpośredniego nadzoru. Osobą wyznaczoną do przeprowadzenia instruktażu i bezpośredniego nadzoru jest kierownik budowy. Poza szkoleniem podstawowym nie przewiduje się szkolenia specjalistycznego pracowników.

VII. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom w strefach szczególnego zagrożenia

Kierownik budowy zobowiązany jest opracować plan BIOZ w przypadku szczególnego zagrożenia pracowników.

VIII. Wnioski końcowe

W rozumieniu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23. 06. 2003 r. W sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (dz. U. Z dnia 10 lipca 2003r.) Rozpatrywany obiekt wymaga sporządzenia planu BIOZ.

opracował

MAPA EWIDENCYJNA

SKALA 1: 5000

Obreb: ZIELE CINI

Arkusz Nr. 2

Obvrb: Zielcinn

P.O.D.G. i K. w Pajęcznie

D.Z. 231/2011 za zgodność

z oryginałem nr ew.

9763
data 2011-01-28 podpis

Dokument niniejszy jest wyrysem z mapy ewidencyjnej
wydanym

nie przeznaczonym do dokonania wpisu
w księdze wieczystej

Rys. nr 1

SKALA
1:5000

Data opracowania:
LUTY 2011

PRZEBUDOWA DROGI ŚRÓDPOLNEJ
W M. ZIELEĆIN OZN. NR EWID. 1512

objekt:

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA

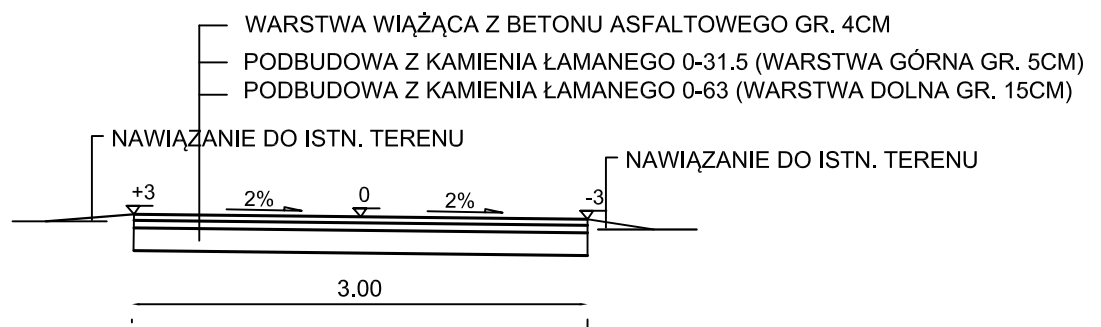
podpis:

nr uprawnień:

GP.IV.7342/40/94

projektował:

mgr inż. Kazimierz Mamos



obiekt: PRZEBUDOWA DROGI ŚRÓDPOLNEJ W M. ZIELEĆCIN OZN. NR EWID. 1512			Rys. nr 2
PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE			SKALA 1:50
projektował:	nr uprawnień:	podpis:	Data opracowania: LUTY 2011
mgr inż. Kazimierz Mamos	GP.IV.7342/40/94		