

**JAKUBER sp. z o.o.****Oferujemy: Nadzory, Obsługa Formalno – Prawna,
Projektowanie Inwestycji Budowlanych**

Adres:

Dąbrowa, ul. Wysockiego 12
98-300 Wieluń
NIP 8322099646

Kontakt:

tel. 607 933 055
www.nadzory-budowlane-wielun.pl
e-mail: jakuber.jr@poczta.fm

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

INWESTOR <u>ADRES</u>	Gmina Wierzchlas ul. Szkolna 7 98-324 Wierzchlas
NAZWA OPRACOWANIA <u>OBIEKT, ADRES</u>	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ WEWNĘTRZNEJ W KRASZKOWICACH działka nr ew. 1400, obręb Kraszkowice gmina Wierzchlas

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO Nr uprawnień budowlanych, Przynależność do OIIB	Data, podpis
OPRACOWAŁ	mgr inż. Jacek Rychlik uprawnienia bud. do projektowania i do kierowania robotami budowlanymi Nr 93/DOŚ/07; Nr 161/DOŚ/07; Nr 211/DOŚ/08 ŁOIIB Nr ŁOD/BD/8738/09	11.2025r

WIELUŃ – listopad 2025r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA :

1. STRONA TYTUŁOWA
2. DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE
3. OPIS TECHNICZNY

SPIS RYSUNKÓW :

- | | |
|---------------------------|--------|
| 1. PLAN SYTUACYJNY | 1:1200 |
| 2. PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY | 1:50 |

OPIS TECHNICZNY :

1. PODSTAWA OPRACOWANIA :

- Zlecenie Zamawiającego – Gmina Wierzchlas.
- Ocena techniczno – wizualna stanu drogi, pomiary uzupełniające oraz wytyczne i zakres robót ustalony z Zamawiającym.
- Przepisy techniczno – budowlane z zakresu projektowania i budowy dróg.

2. LOKALIZACJA I STAN TECHNICZNY ISTNIEJĄCEJ DROGI :

Początek przedmiotowej drogi gminnej w hm 0+00 zlokalizowany jest w miejscow. Kraszkowice na końcowej krawędzi istniejącej nawierzchni bitumicznej włączenia do drogi wojewódzkiej DW 486, natomiast koniec w hm roboczym 3+95. Długość odcinka przewidzianego do przebudowy wynosi 395mb.

W stanie istniejącym przedmiotowy odcinek drogi posiada nawierzchnię bitumiczną i z kruszywa łamanego o szerokości około 4,5m. Nawierzchnia posiada ubytki i jest zdeformowana w przekroju poprzecznym i podłużnym. Droga w złym stanie technicznym, zniszczona dotychczasowym użytkowaniem oraz wpływami atmosferycznymi wymaga przebudowy i wzmocnienia nawierzchni masami bitumicznymi.

Tereny przyległe do drogi to posesje prywatne i grunty rolne. Powyższe tworzy linie rozgraniczające niniejszej inwestycji i jest zgodne z ustaleniami dokonanymi w przedmiotowej sprawie z Urzędem Gminy w Wierzchlesie.

Droga nie posiada chodników, ruch pieszcy odbywa się skrajem istniejącej jezdni drogi. Droga przebiega w odcinkach prostych w planie oraz łukach pionowych, przekrój drogi szlakowy o spadkach jedno i dwustronnych. Droga przebiega po gruntach przepuszczalnych.

Wody opadowe z terenu drogi gminnej odprowadzane powierzchniowo na pobocza nieutwardzone w granicach pasa drogowego przedmiotowej działki.

W obszarze inwestycji występują sieci uzbrojenia podziemnego: sieć wodociągowa, energetyczna, kanalizacji sanitarnej i telefoniczna.

3. CEL PRZEBUDOWY :

Przebudowa istniejącej nawierzchni drogi wraz z korektą niwelety ma na celu usprawnienie i poprawę warunków dojazdu do przyległych posesji oraz poprawę warunków komunikacji w tej części miejscowości Kraszkowice. Przebudowa drogi pozwoli efektywnie korzystać z pełnej szerokości jezdni. Zasadniczy zakres opracowania obejmuje wykonanie:

- rozbiórki istniejącej nawierzchni i konstrukcji jezdni
- nowej podbudowy i nawierzchni jezdni
- poboczy z kruszywa łamanego

4. PARAMETRY TECHNICZNO – UŻYTKOWE DROGI PO PRZEBUDOWIE:

- kategoria i klasa drogi: gminna (wewnętrzna), dojazdowa (D)
- długość drogi 395mb
- szerokość pasa drogowego wynosi ~8m
- szerokość pasa ruchu 2x2m, szerokość poboczy 2x0,75m
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%, pobocza 6%
- odwodnienie: powierzchniowe na nieutwardzone tereny chłonne w obrębie pasa drogowego
- zjazdy utwardzone istniejące (nie podlegają przebudowie)

5. ROZWIĄZANIA TECHNICZNO – MATERIAŁOWE:

5.1 Roboty ziemne i rozbiórkowe:

Pod projektowaną konstrukcją jezdni i pobocza należy wykonać roboty ziemne, i rozbiórkowe istniejącej nawierzchni jezdni. Korytowanie gruntu zakłada usunięcie gruntów nasypowych niekontrolowanych w postaci mieszaniny kamieni, piasku i gleby organicznej, i do głębokości zgodnie z częścią rysunkową opracowania. Niedobory w pasie poboczy uzupełnić gruntem zagęszczalnym (pospółka 0-8mm). Nadmiar gruntu odwieźć w miejsce wskazane przez Inwestora lub zutylizować na własny koszt.

Podłoże gruntowe przed ułożeniem konstrukcji jezdni musi być zagęszczone zgodnie z wymogami podanymi w obowiązujących normach.

5.2 Konstrukcja jezdni:

W ramach inwestycji projektuje się nawierzchnię jezdni o szerokości 4m.

Konstrukcja jezdni:

- warstwa ścieralna z BA AC11S KR 2 grub. 4cm i szerokości 4m (wg. WT-2 2014)
- warstwa wiążąca z BA AC16W KR 2 grub. 5cm i szerokości 4,14m (wg. WT-2 2014)
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mech. grub. 25cm KR 2 C90/3 (wg. WT-4 2010)
- podbudowa pomocnicza z mieszanki stabilizowanej cementem C1,5/2 grub. 25cm KR2 (wg. WT-5 2010)
- grunt niewysadzinowy G1.

Wymagany minimalny wtórny moduł odkształcenia na stropie podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego mierzony płytą VSS 300mm $E_2=130\text{MPa}$, wskaźnik odkształcenia $l_0 \leq 2,2$. Podbudowę należy wykonać zgodnie z normą nr PN-S-06102:1997 oraz ze spadkiem poprzecznym 2% zgodnie z częścią rysunkową opracowania.

Przed wykonaniem warstwy wiążącej należy oczyścić nawierzchnię podbudowy i skropić ją kationową emulsją bitumiczną wg PN-EN 13808:2010.

Na tak przygotowanej nawierzchni należy wykonać warstwę wiążącą grubości 5cm i szerokości 4,14m. Następnie należy wykonać warstwę ścieralną z betonu asfaltowego grubości 4cm i szerokości 4m. Przed wykonaniem warstwy ścieralnej należy nawierzchnię warstwy wiążącej skropić kationową emulsją bitumiczną wg PN-EN 13808:2010. Krawędzie jezdni uszczelnić asfaltem.

Na odcinku włączenia od hm 0+00 do hm 0+05 należy wykonać zwężenie nawierzchni jezdni (i podbudowy) z 5 do 4m szerokości. Styk nowych warstw bitumicznych z istniejącą nawierzchnią drogi należy uszczelnić bitumiczną masą zalewową wg PN-EN 14188-1:2010.

Projektowane nawierzchnie bitumiczne należy układać bezszwowo. Wszystkie mieszanki mineralno – bitumiczne należy wyprodukować bez zawartości destruktu asfaltowego.

5.3 Pobocza:

W ramach inwestycji projektuje się wykonanie obustronnych poboczy z kruszywa łamanego 0-31,5mm (wg PN-EN 13242) o szerokości 0,75m i grubości 15cm. Pobocza należy wykonać ze spadkiem poprzecznym 6%. Teren za poboczem wyrównać gruntem pozyskanym podczas robót ziemnych.

6. UKŁAD JEZDNI W PLANIE I PRZEKROJU POPRZECZNYM:

- dwupasmowa i dwuspadowa szer. 4,0m
- w planie sytuacyjnym droga będzie się składać z odcinków prostych
- pobocza: na szerokości 0,75m utwardzone, dalej gruntowe
- pochylenia poprzeczne jezdni 2%, poboczy 6%.

7. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNO – WYSOKOŚCIOWE :

Przebieg trasy projektuje się po śladzie i w osi istniejącego pasa drogi w granicach istniejącego pasa drogowego przedmiotowych działek geodezyjnych. W profilu niweletę przewidziano jako dowiązaną do istniejących rzędnych pasa drogowego.

8. KOLIZJE:

Rozwiązania projektowe nie przewidują występowania kolizji z istniejącym podziemnym uzbrojeniem terenu. Wszystkie sieci powinny być zgodnie z obowiązującymi przepisami posadowione poniżej poziomu robót ziemnych. Dla większości sieci, przewodów i urządzeń podziemnych, brak precyzyjnych informacji o położeniu wysokościowym i w związku z tym, nie wyklucza się kolizji sieci na etapie wykonania robót. Ewentualne kolizje wykonawca robót rozwiąże podczas wykonania prac przy udziale i akceptacji właściciela/zarządcy kolidujących sieci. Prace ziemne prowadzić z należytą starannością. Przed przystąpieniem do robót i w ich trakcie należy kontrolować i potwierdzić rzeczywiste posadowienie w terenie podziemnej infrastruktury technicznej (punktowe odkrywki). Prace ziemne w bezpośrednim otoczeniu sieci wykonywać ręcznie.

9. KANAŁ TECHNOLOGICZNY:

Przedmiotowa droga jest drogą gminną wewnętrzną, niepubliczną. Zgodnie z art. 39 ustawy z dnia 21 marca 1985r o drogach publicznych (Dz.U. z 2020 poz. 470 z późn. zm.) obowiązek lokalizacji kanału technologicznego w pasie drogowym nie obejmuje przebudowy dróg wewnętrznych niepublicznych wobec czego Zamawiający (zarządca drogi) odstąpił od projektowania i budowy tego elementu.

10. UWAGI:

Utylizacja materiałów pochodzących z rozbiórki – gruz i elementy betonowe, grunt z wykopów i związane z tym koszty obciążają wykonawcę robót.

Destrukt pochodzący z frezowania nawierzchni bitumicznych złożyć w miejscu wskazanym przez Inwestora do jego dyspozycji.

Nie dopuszcza się do stosowania kruszywa łamanego wapiennego (w tym trawertyn) i dolomitowego.

Użyte nazwy materiałów stanowią wzorce przykładowe dla możliwych rozwiązań równoważnych zaakceptowanych przez Zamawiającego.

W ciągu projektowanej trasy regulacji podlegają zasuwy na sieci wodociągowej oraz studnie kanalizacji sanitarnej i sieci telefonicznej (jeśli występują).

Projekt organizacji ruchu podczas wykonywania prac budowlanych opracuje i dokona stosownych uzgodnień wykonawca robót.

Opracował: