

## Oświadczenie

Działając zgodnie z treścią art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 290 z dnia 8 marca 2016r. z późn. zmianami.), oświadczam, że dokumentacja projektowa:

**PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 4726E RELACJI DZIETRZKOWICE – KOLONIA  
DZIETRZKOWICE W MIEJSCOWOŚCI KOLONIA DZIETRZKOWICE**

dla inwestycji położonej na terenie gminy Łubnice, powiat Wieruszowski, w województwie łódzkim została sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Ponadto, oświadczam, iż projekt został opracowany jako kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

## **SPIS TREŚCI:**

### **1. OPIS TECHNICZNY**

### **2. PRZEDMIAR ROBÓT**

### **3. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

#### **1. Opis techniczny**

##### **1.1 Podstawa opracowania**

Opracowanie projektu nastąpiło na zlecenie administratora drogi - Powiatowego Zarządu Dróg w Wieruszowie , ul. Ludwika Waryńskiego 14, 98-400 Wieruszów

Podstawę opracowania stanowiły:

- umowa zawarta z inwestorem – Powiat Wieruszowski
- uzgodnienie funkcji z inwestorem
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz. 124);
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz. 290, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (tekst jednolity Dz. U. z 2013r. poz. 1129);
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne - tekst jednolity Dz. U. z 2015r. poz. 469 z późn. zm.;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego - Dz. U. z 2014r. poz. 1800;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014r. w sprawie katalogu odpadów - Dz. U. z 2014r. poz. 1923;
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa nieaktualizowana w skali 1:1000;
- Uzupełniające pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane w terenie.

## **1.2 Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 4726E relacji Dietrzkowice - Kolonia Dietrzkowice od granicy działek 217/221/1 w kierunku Jeziorka na odcinku 120m.

## **1.3 Stan istniejący**

Planowany do przebudowy odcinek drogi znajduje się na terenie gminy Łubnice, powiat Wieruszowski, w województwie łódzkim. Działki nr 1453, 1454, nr obrębu 0004, nazwa obrębu: Kolonia Dietrzkowice stanowiące pas drogi powiatowej.

Jako projektowy Km 0+000 przyjęto granicę działek nr 217/221/1. Koniec to Km 0+150 (w kierunku Jeziorka).

Całkowita długość objęta przebudową wyniesie – 150 m .

Administratorem drogi będącej przedmiotem przebudowy jest Powiatowy Zarząd Dróg w Wieruszowie.

W miejscu planowanego przedsięwzięcia w chwili obecnej istnieje droga o nawierzchni bitumicznej, jezdnia o szerokości zmiennej ok. 5,0m, przekrój daszkowy ok.2%, istniejąca nawierzchnia jest w bardzo złym stanie technicznym, liczne spękania, rakowiny i przełomy. Krawędzie jezdni wykazują wiele deformacji i ubytków.

W km 0+058 występuje skrzyżowanie z drogą gminną, po stronie prawej - droga o nawierzchni bitumicznej

km 0+000 do km 0+051

- odwodnienie poprzez spadki poprzeczne jezdni ze spływem wód opadowych do rowów przydrożnych - rowy wymagające odbudowy
- droga przebiega w terenie częściowo zabudowanym.
- Istniejący chodnik prawostronny o nawierzchni bitumicznej, oddzielony od jezdni pasem zieleni
- pobocza nieutwardzone
- krawędzie jezdni bardzo zniszczone

km 0+051 do km 0+150

- odwodnienie poprzez spadki poprzeczne jezdni ze spływem wód opadowych do rowów przydrożnych - rowy wymagające odbudowy.
- droga przebiega w terenie częściowo zabudowanym.
- pobocza nieutwardzone
- krawędzie jezdni bardzo zniszczone

#### **1.4 Rozwiązania projektowe.**

Przyjęte parametry projektowe:

- klasa drogi – L,
- prędkość projektowa - 50 km/h,
- szerokość jezdni – 5,5 m
- pobocza utwardzone – szer. 0,75m
- przewidywane natężenie ruchu – KR 2
- grupa nośności podłoża – G1
- przekrój daszkowy 2%
- łączna długość – 120 m

Przebudowę drogi powiatowej zaprojektowano, zakładając wykonanie następujących prac:

Wykonanie frezowania nawierzchni bitumicznej istniejącego chodnika po stronie prawej. Budowę ciągu pieszo – rowerowego szer. 2,5m o nawierzchni z kostki brukowej bezfazowej szarej grubości 6cm, po stronie prawej, na odcinku do skrzyżowania z drogą gminną i połączenie się z proj. ciągiem na drodze gminnej wg osobnego opracowania. Po stronie prawej krawężnik betonowy 15x30 (na wjazdach 15x22 zaniżony) ze ściekiem z dwóch rzędów kostki. Odwodnienie do projektowanych wpustów ulicznych typu ciężkiego (km 0+041, 0+068, 0+116 oraz 0+148) następnie przykanalikiem o

Ø160 do rowu po stronie lewej. Wylot do rowu umocnić betonem. Po stronie prawej wjazdu na szerokości ciągu pieszo rowerowego o nawierzchni z kostki brukowej czerwonej, dalej do granicy posesji o naw. z kruszywa granitowego 0/31,5mm.

Po stronie lewej pobocze utwardzić kruszywem granitowym 0/31,5mm na szerokości 0,75m i gr. 15cm. Odbudowa rowów przydrożnych. Na długości wjazdów po stronie lewej krawężnik najazdowy 15x22 zaniżony. Pod zjazdami przepusty PEHD Ø40cm ze ściankami czołowymi prefabrykowanymi. Nawierzchnia zjazdów do pól z kruszywa do posesji z betonu asfaltowego.

W km 0+000 – 0+100 zaplanowano zmianę przebiegu jezdni, w celu poprawy bezpieczeństwa i płynności przejazdu na skrzyżowaniu. Poszerzenie jezdni do 5,5m szerokości, poprzez wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne, ułożenie podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie gr. 23cm (warstwa dolna frakcja 0/63mm gr. 15cm oraz górna 0/31,5 gr. 8cm) oraz warstwy wiążącej z betonu asfaltowego gr. 4cm. Połączenie starej i nowej nawierzchni należy wzmocnić poprzez ułożenie na styku powierzchni warstwy wiążącej i wyrównawczej z betonu asfaltowego geosiatki przeciwspekaniowej o wytrzymałości na rozciąganie  $> 100 \text{ kN/m}$  (pas szerokości min 0,5 m po obu stronach połączenia), następnie ułożyć warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC11S gr. 4cm na poszerzeniu oraz wcześniej wyrównanej starej nawierzchni (na całej długości położenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego o gr. śr. 3cm).

*Układ warstw konstrukcyjnych – **jednia***

L.p.	Warstwa	Grubość (cm)
1	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S	4
2	Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 11W	śr. 3
3	Istniejąca konstrukcja	

*Układ warstw konstrukcyjnych – **poszerzenie jedni***

L.p.	Warstwa	Grubość (cm)
1	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S	4
2	Geosiatka >100 kN/m	
3	Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W	4
4	Górna podbudowa z KŁSM 0/31,5	8
5	Dolna podbudowa z KŁSM 0/63	15
Razem		31

*Układ warstw konstrukcyjnych – **ciąg pieszo - rowerowy***

L.p.	Warstwa	Grubość (cm)
1	Kostka brukowa betonowa szara	6
2	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3
3	Podbudowa z kruszywa naturalnego	20
Razem		29

*Układ warstw konstrukcyjnych – **wjazdy z kostki brukowej***

L.p.	Warstwa	Grubość (cm)
1	Kostka brukowa betonowa kolor	8
2	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3
3	Kruszywo łamane stab. mech. 0/63	15
Razem		26

***Układ warstw konstrukcyjnych – wjazdy z kruszywa łamanego***

L.p.	Warstwa	Grubość (cm)
1	Kruszywo łamane stab. mech. 0/31,5mm	15
Razem		15

***Układ warstw konstrukcyjnych – wjazdy z betonu asfaltowego***

L.p.	Warstwa	Grubość (cm)
1	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S	4
2	Górna podbudowa z KŁSM 0/31,5	8
3	Dolna podbudowa z KŁSM 0/63	15
Razem		27

W pasie drogi przebiegają podziemne linie telekomunikacyjne i napowietrzne energetyczne, kanalizacja sanitarna i sieć wodociągowa. Przewiduje się regulację wysokościową studzienek znajdujących się w jezdni oraz chodniku. Przyjęte rozwiązania nie kolidują z istniejącą siecią i nie naruszają praw osób trzecich.

Szczegółową technologię robót opisują Szczegółowe Specyfikacje Techniczne, będące osobnym opracowaniem.

**Wielkości charakterystyczne**

- długość całkowita przebudowy – 150 m
- frezowanie – 101 m<sup>2</sup>
- obrzeża 8x30cm – 135 m
- krawężnik 15x30cm – 95 m
- krawężnik 15x22cm – 35 m
- ściek z dwóch rzędów kostki – 135 m

- ciąg pieszo rowerowy z kostki bruk. – 102,5 m<sup>2</sup>
- wjazdy z kostki bruk. – 42 m<sup>2</sup>
- wjazdy z kruszywa łamanego – 75 m<sup>2</sup>
- wjazdy z betonu asf. AC11S gr. 4cm – 48 m<sup>2</sup>
- warstwa nawierzchni wiążąca AC11W gr. 4cm – 157 m<sup>2</sup>
- warstwa nawierzchni wyrównawcza AC11W gr. śr. 3cm – 703 m<sup>2</sup>
- nowa warstwa nawierzchni – w-wa ścierna AC11S gr. 4cm – 852 m<sup>2</sup>
- przepust Ø40cm PEHD – 18 m
- wykonanie poboczy z kruszywa – 103 m<sup>2</sup>
- odbudowa rowów przydrożnych – 142 m

### **1.5 Wpływ na środowisko**

Inwestycja nie oddziałuje niekorzystnie na środowisko.

### **1.6 Zabezpieczenie robót.**

Ze względu na realizację inwestycji w czasie trwania ruchu samochodów należy szczególną uwagę zwrócić na to, aby:

- pracownicy w czasie przebywania na budowie byli ubrani w odblaskowe kamizelki ostrzegawcze,
- zabezpieczenie i oznakowanie robót było utrzymane przez cały okres budowy,
- ograniczyć do minimum przebywanie pracowników na czynnej części jezdni.

Oznakowanie prowadzonych robót związanych z wykonaniem przebudowy drogi należy wykonać zgodnie z zatwierdzonym Projektem Organizacji Ruchu na czas robót. W zależności od postępu robót, projekt organizacji ruchu powinien być na bieżąco aktualizowany przez Wykonawcę. Podstawowym wymaganiem jest zapewnienie na czas prowadzenia budowy alternatywnych połączeń komunikacyjnych oraz minimalizacja ograniczeń i utrudnień dla indywidualnego ruchu lokalnego, służb ratunkowych, ruchu tranzytowego, komunikacji zbiorowej i ruchu pieszego.



## **2. Przedmiar robót**

### **3. Część rysunkowa**

- Rys. nr 1 – Plan sytuacyjny
- Rys. nr 2 – Plan zagospodarowania terenu
- Rys. nr 3, 4 – Przekroje normalne
- Rys. nr 5, 6 – Szczegóły konstrukcyjne