

OPIS TECHNICZNY

dla projektu budowy drogi gminnej w miejscowości Lipka

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Niniejsze opracowanie sporządzono na zlecenie Gminy Baranów, z siedzibą ul. Rynek 21, 63-604 Baranów w związku z koniecznością przebudowy istniejącej drogi gruntowej w celu zapewnienia dojazdu do pól i posesji.

Jako podstawę do opracowania projektu przyjęto następujące materiały:

- zlecenie i uzgodnienia z Inwestorem na opracowanie projektu,
- mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:1000,
- mapę ewidencji gruntów,
- badania podłoża gruntowego,
- normy państwowe i branżowe,
- pomiary inwentaryzacyjne wykonane przez zespół Projektanta.

1.1. INFORMACJA O MAPIE

Mapy dla celów projektowych na zlecenie Gminy Baranów wykonała firma „GEO - PROJEKT” Pomiary Geodezyjne i Kartografia Piotr Domagała, ul. Wrocławska 3/3, 63-600 Kępno.

2. LOKALIZACJA

Przebudowywana droga znajduje się na terenie Gminy Baranów, przebiega po terenie częściowo zabudowanym.

Realizacja inwestycji obejmuje działki będące we władaniu Gminy Baranów.

Na załączonej mapie w skali 1:1000 pokazano usytuowanie projektowanej przebudowy oraz tereny przyległe.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Inwestycja realizowana jest w terenie częściowo zabudowanym po istniejącym terenie - pas drogowy gruntowej drogi gminnej (lokalnie umocnionej kamieniem łamanym).

Obszar wzdłuż drogi ma jednolity charakter zagospodarowania i użytkowania. Droga stanowi dojazd do pól uprawnych i posesji.

3.1. Przekrój poprzeczny

Parametry techniczne istniejącej drogi są następujące:

- liczba jezdni
- jedna,

- | | |
|------------------------|-------------------|
| - dostępność | - ogólnodostępna, |
| - funkcja | - gminna, |
| - klasa techniczna | - droga gruntowa, |
| - jezdnia o szerokości | - 3,0-3,5. |

3.2. Odwodnienie

Droga na omawianym odcinku odwadniana jest powierzchniowo do szczytkowych rowów drogowych otwartych.

3.3. Stan istniejącej nawierzchni

Nawierzchnia gruntowa lokalnie umocniona kamieniem łamanym na odcinku objętym projektem jest w złym stanie technicznym, jej wygląd jest niejednorodny i niejednorodny. W ciągu drogi występują bardzo liczne nierówności, dziury i wyboje. Podczas opadów i po opadach atmosferycznych droga staje nieprzejezdna.

Aktualny stan techniczny drogi uniemożliwia sprawne poruszanie się pojazdom, rowerzystom i pieszym użytkownikom drogi.

3.4. Warunki gruntowo - wodne

Warunki gruntowo-wodne określono na podstawie analizy badań istniejącego terenu wykonanych w maju 2009r. przez zespół Projektanta.

Dla potrzeb ustalenia kategorii geotechnicznej obiektu wykonano 3 sztuki odwiertów o głębokości max. 2,3m.

Na całej długości przebudowanej drogi występują korzystne warunki gruntowe dla budownictwa drogowego. Wody gruntowej do gł. 2,3m nie nawiercono.

W znacznej części podłoża występują piaski i piaski gliniaste.

Na podstawie warunków gruntowo-wodnych przyjęto generalnie kategorię gruntu: G-1.

Warunki wodne przeciętne.

Proste warunki gruntowe.

Kategoria geotechniczna obiektu - pierwsza.

3.5. Urządzenia obce

W obrębie projektowanej drogi zlokalizowane są:

- sieć telekomunikacyjna: tm,
- sieć wodociągowa,
- sieć energetyczna naziemna.

Wyżej wymienione uzbrojenie nie koliduje z projektowaną przebudową drogi.

4. CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

4.1 Podstawowy zakres inwestycji

Podstawowy zakres inwestycji polegającej na budowie drogi o parametrach drogi dojazdowej obejmuje:

- wykonanie nowych warstw konstrukcyjnych nawierzchni drogi,

- przebudowę zjazdów na prywatne posesje,
- wykonanie przepustów pod zjazdami,
- wykonanie odwodnienia – wykonanie rowów drogowych otwartych.

4.2 Projektowane parametry techniczne drogi

Przebudowywana droga posiada parametry techniczne zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430):

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------------|
| ▪ kategoria drogi | - gminna, |
| ▪ klasa techniczna | - wewnętrzna, |
| ▪ kategoria ruchu | - KR 1, |
| ▪ przekrój poprzeczny | - jednojezdniowy o jednym pasie ruchu |
| ▪ szerokość drogi | - min. 3,0m, |
| ▪ szerokość pobocza gruntowego | - min. 0,75m, |
| ▪ spadek poprzeczny: | |
| droga | - 2,0%, |
| pobocze gruntowe | - 8,0%, |
| ▪ pochylenie podłużne niwelety | - dostosowane do istniejącego terenu. |

Trasa w planie

Trasa drogi w planie przebiegać będzie generalnie po istniejącym śladzie drogi gruntowej. Trasa w planie składa się z odcinków prostych i łuku kołowego.

Rozwiązanie sytuacyjne projektowanej trasy przedstawiono na planie sytuacyjnym - rysunek nr 2.

4.3 Przekrój normalny

Przekrój normalny drogi w tym zjazdów obejmuje wykonanie robót drogowych i odwodnienia korpusu drogi dla rozwiązania docelowego. Parametry techniczne drogi i zjazdów podano w pkt. 4.2.

Zjazdy

Zjazdy indywidualne projektuje się wykonać z kruszywa z rozbiórki gr. 15cm na zagęszczonym podłożu gruntowym.

Zjazdy w ciągu przebudowywanej drogi należy wykonać zgodnie z następującymi parametrami geometrycznymi:

Parametry projektowanych zjazdów indywidualnych w przekroju drogowym:

- | | |
|-------------------------|--------------|
| ▪ szerokość | - min. 3,0m, |
| ▪ promień wyokrąglające | - R=3,0m. |

Nawierzchnię i konstrukcje zjazdów drogowych przedstawiono poniżej.

Rozwiązanie sytuacyjne projektowanych zjazdów przedstawiono na planie sytuacyjnym - rysunek nr 2.

Przekrój normalny

Rozwiązanie projektowe przekroi normalnych wraz z podanymi konstrukcjami nawierzchni przedstawiono na rysunkach nr 4.

Konstrukcja nawierzchni drogi, zjazdów

Konstrukcja nawierzchni drogi		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni (G1) KR-1	Grubość warstwy
1.	2.	3.
1.	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/16mm wg PN-S-96025:2000	5cm
2.	Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm wg PN-S-06102	15cm
3.	Podbudowa istniejąca z kamienia łamanego	~10cm
Razem konstrukcja nawierzchni		30cm

Konstrukcja nawierzchni zjazdów drogowych		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni (G1)	Grubość warstwy
1.	2.	3.
1.	Nawierzchnia z kruszywa z rozbiórki	15cm
2.	Istniejące zastabilizowane podłoże gruntowe	-
Razem konstrukcja nawierzchni		15cm

4.4 Przekrój podłużny – projektowana niweleta

Spadek podłużny przebudowywanej drogi dostosowano do niwelety istniejącego terenu.

Generalnie rzędne niwelety drogi i zjazdów zostały określone z uwzględnieniem takich czynników jak:

- zachowania rzędnych istniejących nawierzchni bitumicznych na włączeniach do projektowanej drogi relacji Kępno – Grębanin II,
- zachowania minimalnych spadków poprzecznych,
- możliwość grawitacyjnego odprowadzenia wód opadowych do rowów drogowych otwartych.

Projektowaną niweletę przedstawiono na rysunku nr 3 „Profil podłużny”, która odpowiada projektowanej osi drogi (rzędna 0,00 na przekroju normalnym).

4.5 Roboty ziemne

Wykonanie robót ziemnych realizowanych w ramach przebudowy drogi w miejscowości Lipka polega na:

- zdjęciu warstwy humusu o grubości do 0,25m z istniejących pasów zieleni,
- wykonaniu zasadniczych robót ziemnych - wykopów i nasypów,
- plantowaniu poboczy warstwą grubości 15cm.

Wykonanie zasadniczych robót ziemnych.

Roboty należy rozpocząć od zdjęcia humusu. Humus należy sprzymować w bezpośredniej bliskości robót. Nasypy należy wykonać metodą warstwową, równomiernie na całej szerokości.

4.6 Odwodnienie pasa drogowego

Projektuje się odwodnienie drogi jako powierzchniowe, realizowane przez odprowadzenie wód opadowych do przebudowywanych rowów drogowych otwartych.

Parametry rowów do odmulenia i odtworzenia:

Na trasie zaprojektowano regulację przebiegu istniejących rowów drogowych otwartych. Wprowadzono korektę ich głębokości i pochyleń w celu poprawy spływu wody.

- szerokość dna: min. 0,4m;
- nachylenie skarp: od 1:1 do 1:1,5;
- głębokość: min. 0,50m.

5. ORGANIZACJA RUCHU

Nie przewiduje się zamian w dotychczasowej organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku drogi.

6. WPŁYW NA ŚRODOWISKO

Przebudowa drogi jest zgodna z miejscowym planem zagospodarowania terenu.

Inwestycja będzie mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo i płynność ruchu pojazdów oraz bezpieczeństwo pieszych i cyklistów.

Docelowa eksploatacja drogi spowoduje złagodzenie uciążliwości środowiskowych, tj.:

- zmniejszenie ilości zanieczyszczeń gazowych ze spalania paliw samochodowych, dzięki upłynnieniu ruchu pojazdów,
- uporządkowanie spływu wód opadowych do istniejących rowów,
- przeprowadzenie segregacji powstałych odpadów po rozbiórkach i pracach budowlanych.
- przeprowadzenie rekultywacji terenów po przeprowadzeniu prac budowlano - remontowych.

Inwestycja nie oddziałuje niekorzystnie na środowisko.

7. URZĄDZENIA OBCE

W ciągu projektowanej przebudowy drogi zlokalizowane są urządzenia obce opisane w pkt 3.5. Prace w obrębie urządzeń obcych należy prowadzić ręcznie i ze szczególną ostrożnością.

8. BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY

Ze względu na realizację inwestycji na terenie drogi publicznej, po której aktualnie odbywa się ruch zarówno pieszy jak i zmotoryzowany należy szczególną uwagę zwrócić na to, aby:

- pracownicy w czasie przebywania na budowie byli ubrani w pomarańczowe kamizelki ostrzegawcze,
- zabezpieczenie i oznakowanie robót było utrzymane przez cały okres budowy,
- ograniczyć do minimum przebywanie pracowników na czynnej części jezdni,
- nie dopuścić osób trzecich do terenu prowadzenia robót.

Oznakowanie prowadzonych robót związanych z wykonaniem budowy drogi, wykonaniem chodników oraz zjazdów należy wykonać zgodnie z zatwierdzonym Projektem Organizacji Ruchu na czas robót.

Przed rozpoczęciem robót, które wymagają wprowadzenia zmian w istniejącej organizacji ruchu, Wykonawca powinien przedstawić zatwierdzony projekt organizacji ruchu na czas budowy. Każda zmiana istniejącej organizacji ruchu, wymaga odrębnego projektu, opartego na harmonogramie robót i uzgodnionego z Zarządem Drogi, Organem zarządzającym ruchem oraz Policją.

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 i ruchu pieszego.

Tam, gdzie to możliwe i nie zagraża bezpieczeństwu, należy dążyć do udostępnienia dla ruchu zawężonego przekroju jezdni, z zachowaniem wymaganej skrajni.

9. TECHNOLOGIA ROBÓT

Wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami. Materiały i wyroby muszą posiadać Aprobata Techniczną dopuszczającą je do stosowania w budownictwie drogowym. Roboty ziemne w pobliżu istniejących urządzeń podziemnych należy wykonywać ręcznie i ze szczególną ostrożnością. Szczegółowy opis technologii robót podano w Specyfikacjach Technicznych. Do podstawowych obowiązków Wykonawcy należy bezwarunkowo prawidłowo zabezpieczyć teren budowy przed dostępem osób trzecich.

Załącznik nr 1**Określenie nowej konstrukcji nawierzchni****1. Określenie obciążenia ruchem**

- przyjęto kategorię ruchu KR-1

2. Warunki gruntowo – wodne

- przeciętne

3. Konstrukcja nowej nawierzchni

- Przyjęto typową konstrukcję nawierzchni (załącznik nr 5 do Rozporządzenia MTiGM z 2 marca 1999r.)

Konstrukcja nawierzchni drogi		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni (G1) KR-1	Grubość warstwy
1.	2.	3.
1.	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/16mm wg PN-S-96025:2000	5cm
2.	Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm wg PN-S-06102	15cm
3.	Istniejąca podbudowa z kamienia łamanego	~10cm
Razem konstrukcja nawierzchni		30cm

Załącznik nr 2

Założenia technologiczne i badania**1. Stan istniejący nawierzchni**

Aktualny stan istniejący nawierzchni.

Oceny istniejącej nawierzchni dokonano na podstawie wizji w terenie wykonanej przez Projektantów.

2. Ocena wizualna

Ocena wizualna nawierzchni drogi.

Nawierzchnia gruntowa na odcinku objętym projektem jest w złym stanie technicznym, jej wygląd jest niejednolity i niejednorodny. W ciągu drogi występują liczne nierówności, dziury i wyboje. Podczas i po opadach atmosferycznych droga staje się częściowo nieprzejezdna.

Aktualny stan techniczny drogi uniemożliwia sprawne poruszanie się pojazdom, rowerzystom i pieszym użytkownikom drogi.

Zdjęcia inwentaryzacyjne.



**Stan techniczny przebudowywanej drogi gminnej
Widok w stronę miejscowości Grębanin Kolonia II – km 0+000**



Stan techniczny przebudowywanej drogi gminnej
Widok w stronę drogi do miejscowości Grębanin Kolonia II – km 0+050



Stan techniczny przebudowywanej drogi gminnej
Widok w stronę miejscowości Lipka – km 0+200



**Stan techniczny przebudowywanej drogi gminnej
Widok w stronę drogi do miejscowości Grębanin Kolonia II – km 0+250**



**Stan techniczny przebudowywanej drogi gminnej
Widok w stronę drogi do miejscowości Grębanin Kolonia II – km 0+300**



**Stan techniczny przebudowywanej drogi gminnej
Miejscowość Lipka – km 0+360**



**Stan techniczny przebudowywanej drogi gminnej
Miejscowość Lipka – km 0+430**



**Stan techniczny przebudowywanej drogi gminnej
Miejscowość Lipka – km 0+460**



**Stan techniczny przebudowywanej drogi gminnej
Miejscowość Lipka – km 0+500**



**Stan techniczny przebudowywanej drogi gminnej
Widok w stronę miejscowości Grębanin – km 0+550**



**Stan techniczny przebudowywanej drogi gminnej
Koniec projektowanego odcinka drogi – km 0+632**

Załącznik nr 3**1. Badania*****Zakres badań.***

Dla potrzeb ustalenia technologii wykonania nawierzchni drogi gminnej na przebudowywanym odcinku drogi wykonane zostały:

- badania geotechniczne podłoża gruntowego wraz z określeniem kategorii geotechnicznej podłoża - 3 szt.,

Grupa nośności nawierzchni.

Grupę nośności podłoża nawierzchni zgodnie z załącznikiem nr 4 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430) określono w tablicy nr 1.

Na podstawie warunków gruntowo-wodnych przyjęto generalnie kategorię gruntu: G-1

Warunki wodne przeciętne.

2. Zdjęcia z badań

**Wykonywanie odwiertów – nawierzchnia tłuczeń gr. 15cm
km 0+200,00**



**Wykonywanie odwiertów – podbudowa z kruszywa gr. 15cm
Odwiert nr 1**



**Wykonywanie odwiertów do głębokości 2,30m p.p.t.
km 0+200,00 – piasek gliniasty gr. 100cm**



**Wykonywanie odwiertów – nawierzchnia tłuczeń gr. 20cm
km 0+400,00**



**Wykonywanie odwiertów – glina piaszczysta gr. 150cm
Odwiert nr 2**



**Wykonywanie odwiertów do głębokości 2,30m p.p.t.
km 0+400,00**



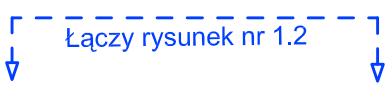
**Wykonywanie odwiertów
km 0+600,00**



**Wykonywanie odwiertów – piasek średni gr. 200cm
km 0+600,00**

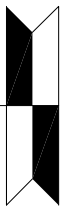


**Wykonywanie odwiertów
Odwiert nr 3**

[illegible]

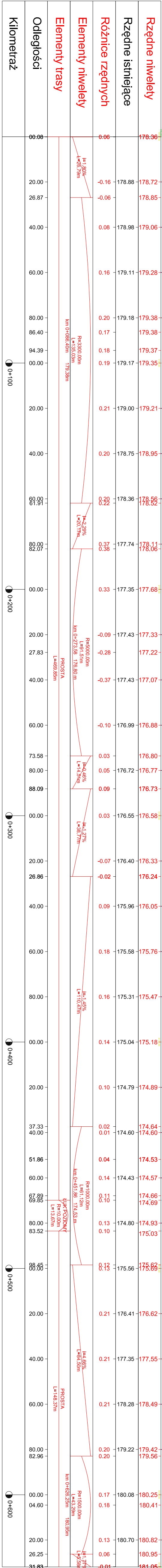
- 

Investor / Zamawiający Investor / Client



km 0+000,00
Skrzyżowanie S-1
km 0+007,45
Początek opracowania

Kępno Grębanin



Legenda:

projektowana oś jezdnii

punkty zalamania niweleży

istniejąca jezdnia

skrzyżowanie z proj. drogą bitumiczną

proj. rów otwarty strona lewa

Elementy konstrukcji jezdnii:

MB - warstwa masy bitumicznej
TL - warstwa podbudowy tłuczniowej
KK - warstwa podbudowy z kamienia naturalnego

Grunty:

Ps - piasek średni
Pd - piasek drobny
Pi - pył
Gt - glina płaska
Nn - grunt nasypany

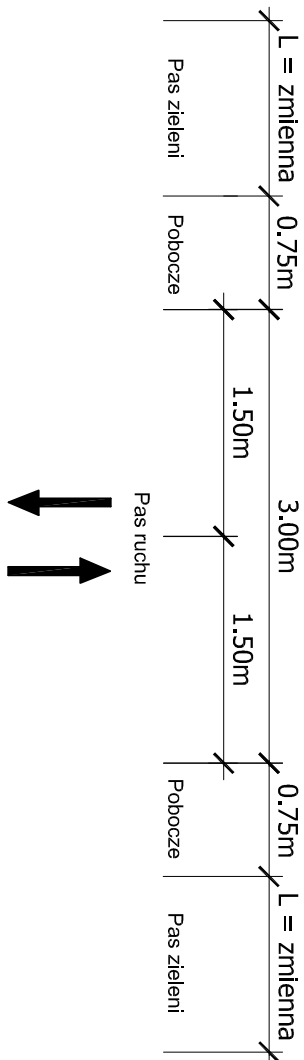
Grębanin

Revizja	Typ modyfikacji	Data	Imię i nazwisko
Revision	Type of modification	Date	Name and surname

Investor / Zamawiający / Investor / Client			
Gmina Baranów ul. Rynek 21 63-604 Baranów			
Jednostka projektowa / Author			
Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich Zakład Usług Projektowo-Konsultingowych Okrywcze 7 63-630 Rychnal tel. 501 592 890, 509 872 050, 793 390 542 tel/fax: 0-62 78 07 01			
Stanowi	Zadanie	Projekt budowy drogi gminnej w miejscowości Lipka	
Stages	Design task	PROJEKT DROGOWY	
Projekt Budowlany Design	Subject	Road works	
Branch	Typul rysunku	PROFIL PODŁOŻNY	
Type of works	Drawing title	LONGITUDINAL PROFILE	
Road works			
Kod CPV	45233120-6		
Stanowisko	Imię i nazwisko	Nr upraw.	Skala
Function	Name and Surname	Licence No.	Scale
Projektant	inż. Mariusz Walczak	KUP/0048/PCOD/06	1:100/1000
Opracował	mgr inż. Jacek Matecki	-	Data opracowania
Edycja	mgr inż. Joanna Malecka	-	Date
Opracował	mgr inż. Joanna Malecka	-	Nr rys.
Edycja	mgr inż. Joanna Malecka	-	Copy No
Sprawdzający	mgr inż. Sławomir Suski	WRP-L7131-3802	3
Verification			

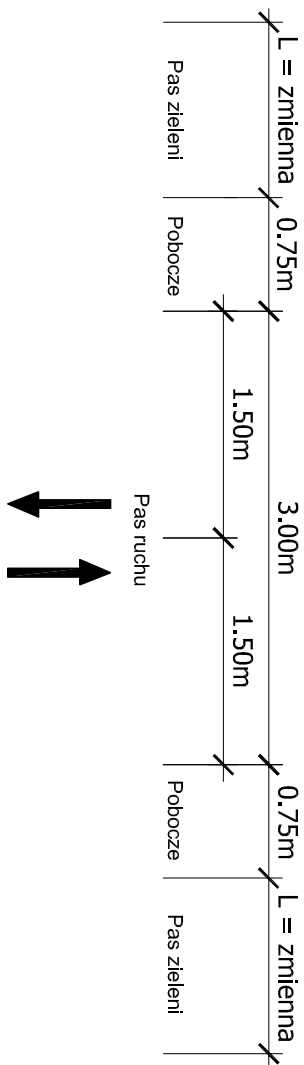
1

Przekrój normalny na drodze gminnej odcinek od km 0+007,45 do km 0+439,85



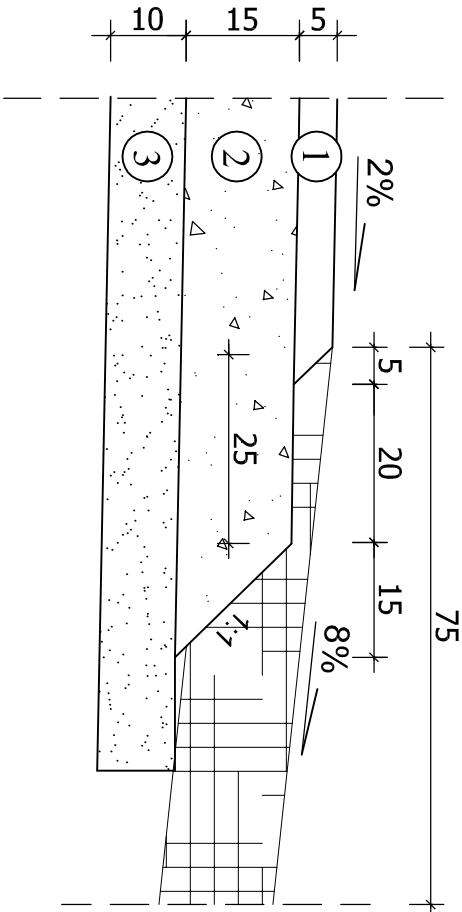
2

Przekrój normalny na drodze gminnej odcinek od km 0+483,48 do km 0+632,00



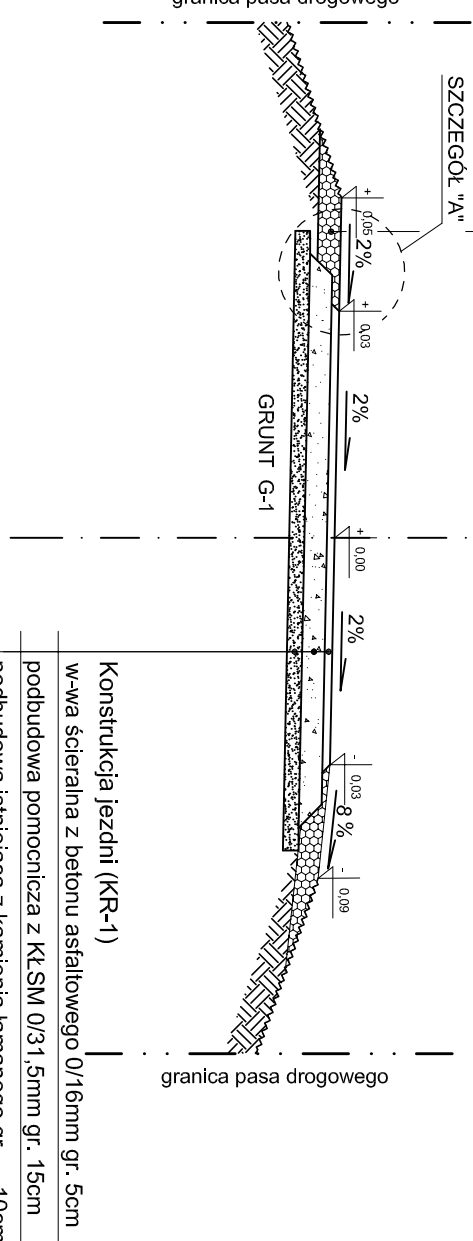
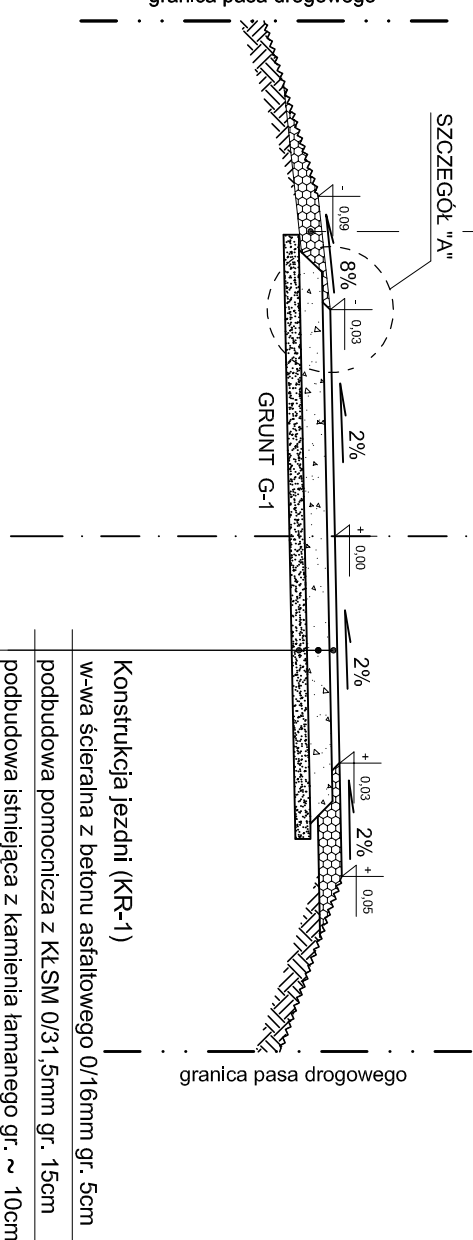
Szczegół "A"

"Schodkowanie" warstw konstrukcji nawierzchni w przekroju drogowym



Oznaczenia:

1. warstwa ścieralna z BA 0/16mm gr. 5cm
2. podbudowa pomocnicza z Kt SM 0/31,5mm gr. 15cm
3. podbudowa istniejąca z kamienia łamanego gr. ~ 10cm

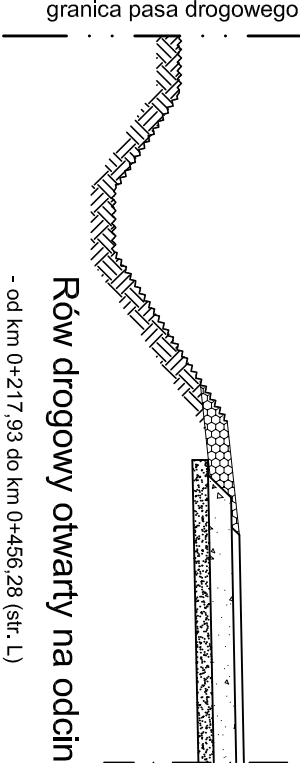


Prosta przejściowa na odcinku:

- od km 0+439,85 do km 0+454,85
- od km 0+454,85 do km 0+469,85

Łuk kołowy na odcinku:

- od km 0+469,85 do km 0+483,52 szerokość zmienna



Rów drogowy otwarty na odcinku:

- od km 0+217,93 do km 0+456,28 (str. L)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--