

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

***Remont drogi gminnej Nr 001438T
Lipnik – Gołębiów Szlachecki na odcinku 920 mb
od km 0+000 do km 0+200
oraz od km 1+200 do km 1+920***

/usuwanie skutków klęsk żywiołowych/

(dz. o nr ewid. 292 – obręb Lipnik oraz dz. o nr ewid. 201 – obręb Gołębiów;
Gmina Lipnik)

INWESTOR: **Gmina Lipnik
Lipnik 20
27-540 Lipnik**

JEDNOSTKA PROJEKTUJĄCA:

**Wojciech Dryś – OBSŁUGA INWESTYCJI DROGOWYCH
39-400 Tarnobrzeg; Aleja Warszawska 16B**

Projektant:

| <i>Lp.</i> | <i>Imię i nazwisko</i> | <i>Funkcja</i> | <i>Branża</i> | <i>Nr uprawnień</i> | <i>Data</i> | <i>Podpis</i> |
|------------|---------------------------|-------------------------|---------------|---------------------|-------------|---------------|
| 1 | mgr inż. Tadeusz Żak | Projektant | Drogowa | 167A/TBG/93 | VII.2012 | |
| 2 | mgr inż. Wojciech Dryś | Asystent Projektanta | Drogowa | | VII.2012 | |

LIPIEC 2012

SPIS ZAWARTOŚCI:

I. CZĘŚĆ OPISOWO – OBLICZENIOWA

1. Oświadczenie Projektanta
2. Kserokopia uprawnień oraz zaświadczenia o wpisie do Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
3. Mapa ewidencyjna i wypis ze skorowidza działek
4. Opis techniczny

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|--|---|-----------|
| 1. Plan orientacyjny w skali 1 : 5 000 | - | Rys. Nr 1 |
| 2. Mapa ewidencyjna w skali 1 : 5 000 | - | Rys. Nr 2 |
| 3. Przekrój konstrukcyjny | - | Rys. Nr 3 |

OŚWIADCZENIE

Dokumentacja Techniczna na:

Remont drogi gminnej Nr 001438T Lipnik – Gołębiów Szlachecki na odcinku 920 mb od km 0+000 do km 0+200 oraz od km 1+200 do km 1+920 /usuwanie skutków klęsk żywiołowych/ (dz. o nr ewid. 292 – obręb Lipnik oraz dz. o nr ewid. 201 – obręb Gołębiów; Gmina Lipnik)

w branży drogowej

została sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

1. Projektant - mgr inż. Tadeusz Żak

OPIIS TECHNICZNY

do uproszczonej dokumentacji technicznej

1. Podstawa opracowania:

- a) Umowa z Gminą Lipnik;
- b) Aktualny podkład mapowy, kopia mapy ewidencyjnej w skali 1 : 5 000;
- c) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. Nr 202 z dnia 16.09.2004 roku, pozycja 2072);
- d) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz. 1133);
- e) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430);
- f) Inne Ustawy, Normy i Normatywy związane z projektowaną inwestycją.
- g) Wizja w terenie.

2. Cel, lokalizacja i zakres opracowania:

Celem opracowania jest sporządzenie uproszczonej dokumentacji technicznej na remont drogi gminnej Nr 001438T Lipnik – Gołębiów Szlachecki od km 0+000 do km 0+200 oraz od km 1+200 do km 1+920 (dz. o nr ewid. 292 – obręb Lipnik oraz dz. o nr ewid. 201 – obręb Gołębiów; Gmina Lipnik) w ramach usuwania skutków klęsk żywiołowych na odcinku o łącznej długości 920 mb. w zakresie: usunięcie namułu, profilowanie wraz z zagęszczeniem istniejącej nawierzchni drogi, wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni poprzez jej uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie (wyszerzona podbudowa z jednoczesnym jej wyniesieniem do wysokości warstwy ścieralnej) oraz ułożenie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej.

3. Stan istniejący:

Istniejąca droga (dz. o nr ewid. 292 – obręb Lipnik oraz dz. o nr ewid. 201 – obręb Gołębiów; Gmina Lipnik) na remontowanych odcinkach od skrzyżowania z istniejącą nawierzchnią bitumiczną drogi

gminnej do początku nawierzchni bitumicznej w ciągu przedmiotowej drogi oraz od końca istniejącej nawierzchni bitumicznej w ciągu przedmiotowej drogi do skrzyżowania z drogą powiatową o nawierzchni bitumicznej posiada jezdnię o nawierzchni utwardzonej materiałem kamiennym o grubości średnio 10 - 15 cm i o zmiennej szerokości około 4,0 m. Wymieniony odcinek jezdni charakteryzuje się licznymi ubytkami oraz deformacjami nawierzchni.

Odwodnienie korpusu drogowego powierzchniowe poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne w kierunku od drogi.

Całość zadania mieści się w granicach działek stanowiących pas drogowy (istniejąca droga), które są własnością inwestora (działki o nr ewid. 292 i 201).

Konfiguracja terenu: teren równiny.

Charakterystyka ruchowa: droga dojazdowa – D, kategoria ruchu KR 1.

4. Wytyczne do remontu.

4.1. Dane techniczne:

| | | |
|---------------------------------|---|-------------------------------------|
| Klasa drogi | - | D – dojazdowa; |
| Kategoria ruchu | - | KR 1 |
| Obciążenie nawierzchni | - | 80 kN/oś |
| Szerokość jezdni jednopasowej | - | 4,0 m |
| Szerokość wyszerzonej podbudowy | - | 2 x 0,50 m (poza szerokość jezdni); |
| Pochylenie poprzeczne jezdni | - | 2% (spadek dwustronny); |

4.2. Plan sytuacyjny:

Szerokość remontowanej drogi – jednopasowej to 4,0 m o nawierzchni bitumicznej – zgodnie z załączonym Przekrojem Konstrukcyjnym.

Na całym odcinku remontowanej drogi zakłada się obustronne wyszerzenie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,50 m, z jednoczesnym jej wyniesieniem do wysokości warstwy ścieralnej.

4.3. Profil podłużny:

Niweletę jezdni wpisano w istniejącą konfigurację terenu i dopasowano do istniejącego zagospodarowania terenu.

4.4. Przekrój konstrukcyjny:

Na całym odcinku remontowanej drogi zakłada się obustronne wyszerzenie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,50 m, z jednoczesnym jej wyniesieniem do wysokości warstwy ścieralnej (gr. 7 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm).

Przekrój nawierzchni jezdni o spadku dwustronnym o wartości 2 %. Spadek wyniesionej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej 8% w kierunku od jezdni, zgodnie z załączonym przekrojem konstrukcyjnym.

Na remontowanym odcinku założono wzmocnienie istniejącej nawierzchni z kruszywa łamanego poprzez jej uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm i średniej grubości 15 cm (odc. nr 1) i 10 cm (odc. nr 2) oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 3 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 4 cm.

Warstwy bitumiczne układane będą na wyszerzonej podbudowie. Włączenia do istniejących dróg wyprowadzone promieniami o wartości $R = 6$ m. Szczegółowy zakres prac remontowych zgodnie z przedmiarem robót do wykonania w części kosztorysowej.

4.5. Odwodnienie:

Odwodnienie korpusu drogowego powierzchniowe poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne w kierunku od drogi.

5. Konstrukcje nawierzchni – dla podłoża G1 (moduł sprężystości (wtórny) nie mniejszy niż 100 MPa):

Jezdnie:

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 3 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- śr. 15 i 10 cm – wyrównanie istniejącej podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm
- istniejąca podbudowa

Obustronne wyniesienie podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej:

- 7 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana o uziarnieniu 0-31,5 mm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm

6. Wpływ inwestycji na środowisko.

Realizacja przedmiotowego zadania ma charakter lokalny, i nie wpłynie w znacznym stopniu na istniejące środowisko i nie naruszy istniejących stosunków wodnych. Wykonanie nawierzchni jezdni drogi z mieszanki mineralno – bitumicznej, obustronne wyniesienie poszerzonej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej na szerokości 0,50 m poprawi płynność ruchu samochodowego, a co za tym idzie zmniejszy się emisja spalin oraz obniży lokalnie stężenie substancji zanieczyszczających: CO, CO₂, CH, NO, Pb, SO₂, poprzez zwiększenie drożności systemu komunikacyjnego. Poprawie ulegnie również bezpieczeństwo ruchu samochodowego. Poprawi się również dostępność i funkcjonalność przedmiotowego urządzenia komunikacyjnego oraz ograniczenie uciążliwości wynikającej z hałasu powodowanych przez mało płynny ruch samochodowy (wprawdzie ruch drogowy będzie emitował hałas i wibracje, to będą one jednak mniejsze niż w przypadku pozostawienia drogi w obecnym stanie technicznym). Wykonanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych poprawi odwodnienie terenu. Wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo w kierunku od drogi. Ze względu na przeznaczenie (ruch lokalny) większość zanieczyszczeń będzie miała charakter organiczny, a ich ilość nie będzie istotnie wpływać na czystość wody. Wykonanie całości inwestycji poprawi bezpieczeństwo, estetykę terenu i zwiększy jego atrakcyjność gospodarczą.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje wzrostu emisji o więcej niż 20 % lub wzrostu zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii, o więcej niż 20 % i nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

7. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Informuję, że przedmiotowe zadanie jest inwestycją, która nie wymaga sporządzenia Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia.

Powyższe wynika z faktu, że rodzaje robót budowlanych objętych zadaniem nie wchodzi w skład szczegółowego zakresu rodzajów robót budowlanych, stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi wymienionych w § 6 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – Dz. U. Nr 120, poz. 1126.

Opracował: