

OPIIS TECHNICZNY

do uproszczonej dokumentacji technicznej

1. Podstawa opracowania:

- a) Umowa z Gminą Lipnik;
- b) Aktualny podkład mapowy, kopia mapy zasadniczej w skali 1 : 1 000;
- 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 001447T Malżyn – Łownica (dz. o nr ewid. 129, 295, 354 – obręb Malżyn; Gmina Lipnik) w ramach usuwania skutków klęsk żywiołowych na odcinku o długości 1198 mb. w zakresie: kompleksowe odtworzenie konstrukcji nawierzchni jezdni poprzez korytowanie na odpowiednią głębokość lub uzupełniający nasyp, wykonanie warstwy odsączającej i podbudowy z kruszywa łamanego (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. 129, 295, 354 – obręb Malżyn; Gmina Lipnik) na remontowanym odcinku posiada jezdnię o nawierzchni gruntowej utwardzonej o zmiennej szerokości około 3,0 – 3,5 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. 129, 295, 354).

Konfiguracja terenu: teren pagórkowaty.

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	-	3,00 m
Szerokość wyszerzonej podbudowy	-	2 x 0,30 m (poza szerokość jezdni);
Pochylenie poprzeczne jezdni	-	2% (spadek jednostronny – kierunek spadku uzależniony od konfiguracji terenu przyległego);

4.2. Plan sytuacyjny:

Szerokość remontowanej drogi – jednopasowej to 3,00 m o nawierzchni bitumicznej – zgodnie z załączonym Przekrojem Konstrukcyjnym.

Na całej długości remontowanej drogi zakłada się obustronne wyszerzenie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,30 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 całej długości remontowanej drogi zakłada się obustronne wyszerzenie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,30 m, z jednoczesnym jej wyniesieniem do wysokości warstwy ścieralnej (gr. 8 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm). Na całym odcinku

remontowanej drogi wyszerzoną podbudowę należy wzmocnić poprzez podwójne powierzchniowe utwardzenie emulsją i grysami.

Przekrój nawierzchni jezdni o spadku jednostronnym o wartości 2 %. Spadek wyniesionej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej 2% i 8%, zgodnie z załączonym przekrojem konstrukcyjnym.

Na remontowanej drodze założono wykonanie kompleksowej konstrukcji nawierzchni na całej szerokości jezdni poprzez korytowanie na odpowiednią głębokość lub uzupełniający nasyp, wykonanie warstwy odsączającej gr. 15 cm, podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm i grubości 20 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 4 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 4 cm.

Warstwy bitumiczne układane będą na wyszerzonej podbudowie. W przedmiarze robót przewidziano również wykonanie 3 rozjazdów o nawierzchni bitumicznej na długości promieni włączeń (tj. 6 m, podbudowa wyprowadzona na odcinku 10 mb.). Włączenia 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):

Jezdnia – pełna konstrukcja:

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- 20 cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm;
- 15 cm - warstwa odsączająca z piasku

Obustronne wyniesienie podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej:

- nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utwardzona grysami frakcji 2/5,5/8 o ilości kruszywa 18 dm³/m² i emulsją asfaltową kationową (odcinkowo)
- 8 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 0,30 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: