

# DOKUMENTACJA TECHNICZNA

## *Przebudowa drogi wewnętrznej o nr działki 540 w m. Kurów na odcinku o dł. 180 mb.*

(dz. o nr ewid. 540 – obręb Kurów; 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	VI.2013	
2	mgr inż. Wojciech Dryś	Asystent Projektanta	Drogowa		VI.2013	

**CZERWIEC 2013**

# **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 z zakresem wraz z wypisem z skorowidza działek
4. Opis techniczny

## **II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- |   |   |             |
|---|---|-------------|
| 1. Plan orientacyjny w skali 1 : 10 000 | - | Rys. Nr 1   |
| 2. Plan Sytuacyjny w skali 1 : 1 000    | - | Rys. Nr 2   |
| 3. Przekrój konstrukcyjny               | - | Rys. Nr 3.1 |
| 4. Przekrój konstrukcyjny               | - | Rys. Nr 3.2 |

# OŚWIADCZENIE

Dokumentacja Techniczna na:

***Przebudowę drogi wewnętrznej o nr działki 540 w m. Kurów na odcinku o dł. 180 mb. (dz. o nr ewid. 540 – obręb Kurów; Gmina Lipnik)***

w branży drogowej

została sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

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 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 przebudowę drogi wewnętrznej o nr działki 540 w m. Kurów na odcinku o dł. 180 mb. (dz. o nr ewid. 540 – obręb Kurów; Gmina Lipnik) w zakresie: rozbiórka istniejącego krawężnika, roboty ziemne związane z korytowaniem pod warstwy konstrukcyjne jezdni, profilowanie wraz z zagęszczeniem, wykonanie warstwy odsączającej z piasku, podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (wyszerzona podbudowa z jednoczesnym jej wyniesieniem do wysokości warstwy ścieralnej) oraz ułożenie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej, na początkowym odcinku na wykonanej podbudowie z kruszywa łamanego wykonanie nawierzchni z kostki brukowej betonowej na podsypce cementowo-piaskowej ograniczonej krawężnikiem betonowym od strony pasa zieleni.

## **3. Stan istniejący:**

**Istniejąca droga** (dz. o nr ewid. 540 – obręb Kurów; Gmina Lipnik) na przebudowywanym odcinku posiada jezdnię o nawierzchni

gruntowej utwardzonej o zmiennej szerokości około 5,00 m, częściowo nawierzchnia z kostki brukowej betonowej. 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 (działka o nr ewid. 540).**

**Konfiguracja terenu:** teren równiny.

**Charakterystyka ruchowa:** droga dojazdowa – D, kategoria ruchu KR 1-2.

#### **4. Wytyczne do przebudowy.**

##### **4.1. Dane techniczne:**

Klasa drogi	-	D – dojazdowa;
Kategoria ruchu	-	KR 1-2
Obciążenie nawierzchni	-	80 kN/oś
Szerokość jezdni jednopasowej	-	4,00 m
Szerokość wyszerzonej podbudowy na odcinku o nawierzchni bitumicznej	-	2 x 0,50 m (poza szerokość jezdni);
Pochylenie poprzeczne jezdni	-	2% (spadek dwustronny lub jednostronny – kierunek spadku uzależniony od konfiguracji terenu przyległego);

##### **4.2. Plan sytuacyjny:**

**Szerokość przebudowywanej drogi** – jednopasowej to 4,00 m o nawierzchni z kostki brukowej betonowej i bitumicznej – zgodnie z załączonym Przekrojem Konstrukcyjnym.

Na długości przebudowywanej drogi zakłada się: od km 0+000 do km 0+049 ograniczenie nawierzchni z kostki brukowej betonowej krawężnikiem betonowym 15x30 cm układanym na ławie betonowej z oporem; natomiast w km 0+049 do 0+180 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:**

Od km 0+000 do km 0+049 zakłada się ograniczenie nawierzchni z kostki brukowej betonowej krawężnikiem betonowym 15x30 cm układanym na ławie betonowej z oporem, od strony stacji benzynowej nawiązanie do istniejącej nawierzchni z kostki brukowej betonowej.

Na pozostałym odcinku 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. 8 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm).

Przekrój nawierzchni jezdni o spadku dwustronnym o wartości 2 % (dopuszcza się również odcinkowo spadek jednostronny). Spadek wyniesionej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej 2% i 8%, zgodnie z załączonym przekrojem konstrukcyjnym.

Na przebudowywanej drodze:

- na odcinku od km 0+000 do km 0+049 po uprzedniej rozbiórce istniejącego krawężnika założono korytowanie na odpowiednią głębokość pod wykonanie warstwy odsączającej z piasku gr. 15 cm, podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm i gr. 20 cm, jednostronne ustawienie nowego krawężnika betonowego 15x30 cm na ławie betonowej z oporem oraz wykonanie nawierzchni z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 5 cm (szerokość nawierzchni zmienna zgodnie z planem sytuacyjnym);
- na odcinku od km 0+049 do km 0+180 założono korytowanie na odpowiednią głębokość pod wykonanie warstwy odsączającej z piasku gr. 15 cm, podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm i gr. 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. Szczegółowy zakres prac związanych z przebudową 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 od km 0+049 do km 0+180:**

- 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 od km 0+049 do km 0+180:**

- 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

**Jezdnia od km 0+049 do km 0+180:**

- 8 cm - kostka brukowa betonowa – (kolorowa–100%)
- 5 cm - podsypka cement.-piaskowa
- 20 cm- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 63 mm
- 15 cm - warstwa odsączająca z piasku

**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 kostki brukowej betonowej oraz z mieszanki mineralno – bitumicznej, odcinkowe 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, CO<sub>2</sub>, CH, NO, Pb, SO<sub>2</sub>, 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: