

# **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 337028T Helenówek – Maryncin (dz. o nr ewid. 95 – obręb Słoptów i 125 – obręb Malżyn; Gmina Lipnik) w ramach usuwania skutków klęsk żywiołowych na odcinkach o łącznej długości 970 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. 95 – obręb Słoptów i 125 – obręb Malżyn; Gmina Lipnik) na remontowanych odcinkach posiada jezdnię o nawierzchni utwardzonej materiałem kamiennym o grubości średnio 5 – 10 cm o zmiennej szerokości około 3,0 – 3,5 m. Wymienione odcinki

jezdni charakteryzują 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. 95 i 125).**

**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	-	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).

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 wzmocnienie istniejącej nawierzchni z kruszywa łamanego poprzez jej uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm i średniej grubości 15 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 2 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:**

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

##### **Obustronne wyniesienie podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej:**

- 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, 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: