

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

/do zgłoszenia z art. 29 prawa budowlanego/

***Przebudowa drogi gminnej Nr 337041 T
Usarzów – Kozia Górka
na odcinku 420 mb. od km 0+000 do km 0+420
/usuwanie skutków klęsk żywiołowych/
(dz. o nr ewid. 430 – obręb 0018 Usarzów; 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	III.2015	
2	mgr inż. Wojciech Dryś	Asystent Projektanta	Drogowa		III.2015	

MARZEC 2015

SPIS ZAWARTOŚCI:

I. CZĘŚĆ OPISOWA

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: 20 000 | - | Rys. Nr 1 |
| 2. Mapa Ewidencyjna z zakresem w skali 1 : 5000 | - | Rys. Nr 2 |
| 3. Plan Sytuacyjny w skali 1 : 1 000 | - | Rys. Nr 3 |
| 3. Przekrój Konstrukcyjny | - | Rys. Nr 4 |

OŚWIADCZENIE

Dokumentacja Techniczna /do zgłoszenia z art. 29 prawa budowlanego/ na:

Przebudowa drogi gminnej Nr 337041 T Usarzów – Kozia Górka na odcinku 420 mb. od km 0+000 do km 0+420 /usuwanie skutków klęsk żywiołowych/ (dz. o nr ewid. 430 – obręb 0018 Usarzów; 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, 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 przebudowę drogi gminnej Nr 337041 T Usarzów – Kozia Górka od km 0+000 do km 0+420 (dz. o nr ewid. 430 – obręb 0018 Usarzów; Gmina Lipnik) w ramach usuwania skutków klęsk żywiołowych na odcinku o łącznej długości 420 mb. w zakresie: wykonanie robót ziemnych związanych ze ścięciem istniejących zawyżonych poboczy (usunięcie namułu), oczyszczenie istniejącej nawierzchni bitumicznej w złym stanie technicznym, skropienie istniejącej nawierzchni oraz ułożenie warstwy wyrównawczej z mieszanki mineralno-bitumicznej, warstwy pośredniej z geosyntetyku i warstwy wiążącej i ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej, wykonanie poboczy z kruszywa łamanego naturalnego (wyniesienie wyszerzonej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej) wraz z podwójnym powierzchniowym utrwaleniem.

3. Stan istniejący:

Istniejąca droga (dz. o nr ewid. 430 – obręb 0018 Usarzów; Gmina Lipnik) obsługuje ruch lokalny stanowiąc dojazd do posesji prywatnych i pól uprawnych, na przebudowywanym odcinku posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 3,5 m, po obu stronach jezdni pobocza gruntowe utwardzone o szerokości około 0,5 m, zawyżone w stosunku do istniejącej jezdni. Wymieniony odcinek jezdni charakteryzuje się licznymi spękaniem, ubytkami oraz deformacjami nawierzchni.

Początek odcinka to włączenie do drogi powiatowej o nawierzchni bitumicznej (dz. o nr ewid. 433), natomiast koniec to istniejąca nawierzchnia bitumiczna w ciągu przedmiotowej drogi gminnej w dobrym stanie technicznym (dz. o nr ewid. 430).

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

Całość zadania mieści się w granicach działki stanowiącej pas drogowy (istniejąca droga), która jest własnością inwestora (działka o nr ewid. 430).

Konfiguracja terenu: teren pagórkowaty.

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

4. Wytyczne do przebudowy w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego.

4.1. Dane techniczne:

Klasa drogi	-	D – dojazdowa;
Kategoria ruchu	-	KR 1
Obciążenie nawierzchni	-	80 kN/oś
Szerokość jezdni jednopasowej	-	3,50 m
Szerokość poboczy	-	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 3,50 m o nawierzchni bitumicznej – zgodnie z załączonym Przekrojem Konstrukcyjnym.

Na całej długości przebudowywanej drogi zakłada się obustronne pobocza (wyniesienie wyszerzonej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej) z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,50 m wraz z powierzchniowym podwójnym utwaleniem przy użyciu emulsji i grysów.

4.3. Profil podłużny:

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

4.4. Przekrój konstrukcyjny:

Na całej długości przebudowywanej drogi zakłada się obustronne pobocza (wyniesienie wyszerzonej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej) z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,50 m (gr. 10 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm) wraz z powierzchniowym podwójnym utwaleniem przy użyciu emulsji i grysów.

Przekrój nawierzchni jezdni o spadku dwu- i jednostronnym o wartości 2 %. Spadek poboczy 6 %, zgodnie z załączonym przekrojem konstrukcyjnym.

Na przebudowywanym odcinku zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym założono po uprzednim oczyszczeniu i skropieniu emulsją asfaltową istniejącej nawierzchni bitumicznej jej wyrównanie mieszanką mineralno-bitumiczną w ilości średnio 50 kg/m², ułożenie warstwy pośredniej z geosyntetyku o R_n powyżej 50kN/m (na całej szerokości jezdni), ułożenie warstwy wiążącej i ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości po 3 cm; pomiędzy warstwami należy wykonać skropienia międzywarstwowe przy użyciu emulsji asfaltowej.

W przedmiarze robót przewidziano wykonanie promieni włączeń o wartości $R = 6$ i 12 m oraz jednego rozjazdu na długości 10 mb. wraz z promieniami włączeń $R = 6$ m. 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:

- 3 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 3 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- warstwa pośrednia z geosyntetyku o R_n powyżej 50 kN/m (na całej szerokości jezdni)
- śr. 50 kg/m² - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna w złym stanie technicznym

Pobocze (wyniesienie wyszerzonej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej):

- nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalona grysami frakcji 2/5,5/8 o ilości kruszywa 18 dm³/m² i emulsją asfaltową kationową
- 10 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana o uziarnieniu 0-31,5 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, obustronnych poboczy 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: