

# **DOKUMENTACJA TECHNICZNA**

**/do zgłoszenia z art. 29 prawa budowlanego/**

***Przebudowa drogi gminnej Nr 337012 T  
Lipnik – Żurawniki  
na odcinku 575 mb. od km 2+638 do km 3+213***

***/usuwanie skutków klęsk żywiołowych/***

**(dz. o nr ewid. 260/2 i 253 – obręb 0021 Żurawniki; 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: 12 900          | - | 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 4.1 i 4.2 |

# OŚWIADCZENIE

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

***Przebudowa drogi gminnej Nr 337012 T Lipnik – Żurawniki na odcinku 575 mb. od km 2+638 do km 3+213 /usuwanie skutków klęsk żywiołowych/ (dz. o nr ewid. 260/2 i 253 – obręb 0021 Żurawniki; 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 337012 T Lipnik – Żurawniki od km 2+638 do km 3+213 (dz. o nr ewid. 260/2 i 253 – obręb 0021 Żurawniki; Gmina Lipnik) w ramach usuwania skutków klęsk żywiołowych na odcinku o łącznej długości 575 mb. w zakresie: wykonanie robót ziemnych związanych ze ścięciem istniejących zawyżonych poboczy, usunięciem namułu oraz korytowanie pod przykrawędziowe odtworzenie ubytków nawierzchni wraz z warstwami podbudowy w celu uzyskania docelowej szerokości pasa drogowego, odtworzenie ubytków nawierzchni wraz z warstwami podbudowy – warstwa odsączająca z piasku, podbudowa z kruszywa łamanego, warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-bitumicznej, a następnie oczyszczenie istniejącej nawierzchni bitumicznej w złym stanie technicznym, skropienie istniejącej nawierzchni oraz ułożenie warstwy pośredniej z geosyntetyku na połączeniach przykrawędziowych, ułożenie warstwy wyrównawczej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej, odcinkowe ustawienie krawężnika betonowego, wykonanie

poboczy z kruszywa łamanego naturalnego wraz z ich powierzchniowym utwaleniem w celu zabezpieczenia krawędzi nawierzchni jezdni.

### 3. Stan istniejący:

**Istniejąca droga** (dz. o nr ewid. 260/2 i 253 – obręb 0021 Żurawniki; Gmina Lipnik) obsługuje ruch lokalny stanowiąc dojazd do posesji prywatnych i pól uprawnych, na przebudowywanym odcinku posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 3,0 m do 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 spękaniami, ubytkami (w tym przykrawędziowe ubytki nawierzchni wraz z warstwami podbudowy) oraz deformacjami nawierzchni.

Początek odcinka to istniejąca nawierzchnia bitumiczna w dobrym stanie technicznym w ciągu przedmiotowej drogi gminnej (dz. o nr ewid. 260/1), natomiast koniec to istniejąca nawierzchnia bitumiczna w ciągu przedmiotowej drogi gminnej w dobrym stanie technicznym (dz. o nr ewid. 253).

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. 260/2 i 253).**

**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 i 2 x 0,30 m;
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 w celu zabezpieczenia krawędzi nawierzchni jezdni zakłada się obustronne pobocza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (gr. 10 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm) wraz z powierzchniowym podwójnym utwaleniem przy użyciu emulsji i grysów na szerokość 0,50 m (odcinek od km 2+638 do km 2+800) oraz na szerokość 0,30 m z uprzednim ustawieniem przy krawędzi jezdni na płask krawężnika betonowego 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

#### **4.3. Profil podłużny:**

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

#### **4.4. Przekrój konstrukcyjny:**

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 korytowanie pod obustronne odtworzenie ubytków nawierzchni wraz z warstwami podbudowy – warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm, podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm i gr. 20 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 6 cm, a następnie po uprzednim oczyszczeniu i skropieniu emulsją asfaltową istniejącej nawierzchni bitumicznej jej wyrównanie mieszanką mineralno-bitumiczną w ilości średnio 100 kg/m<sup>2</sup>, ułożenie warstwy pośredniej z geosyntetyku na połączeniach przykrawędziowych o R<sub>n</sub> powyżej 50 kN/m, ułożenie warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 4 cm; pomiędzy warstwami należy wykonać skropienia międzywarstwowe przy użyciu emulsji asfaltowej.

W przedmiarze robót przewidziano wyprowadzenie skrzyżowań na drogi boczne na długości promieni włączeń w celu zniwelowania różnic wysokościowych. 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:**

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- warstwa pośrednia z geosyntetyku o  $R_n$  powyżej 50 kN/m (na połączeniach przykrawędziowych z zakładem obustronnym)
- śr. 100 kg/m<sup>2</sup> - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna w złym stanie technicznym

##### **Jezdnia – przykrawędziowe odtworzenie ubytków:**

- 6 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

##### **Pobocze:**

- nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utrwalona grysami frakcji 2/5,5/8 o ilości kruszywa 18 dm<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> 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 i 0,30 m, odcinkowe ustawienie krawężnika 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<sub>4</sub>, 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

uciażliwości wynikającej z hałasu powodowanych przez mało płynny ruch samochodowy (wprawdzie ruch drogowy będzie emitował hałas i vibracje, 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: