

# DOKUMENTACJA TECHNICZNA

/do zgłoszenia z art. 29 prawa budowlanego/

***Przebudowa drogi gminnej Nr 337037 T  
Kurów – Usarzów  
na odcinku 440 mb. od km 1+838 do km 2+278  
/usuwanie skutków klęsk żywiołowych/  
(dz. o nr ewid. 324 – obręb 0004 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	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:

***Przebudowę drogi gminnej Nr 337037 T Kurów – Usarzów na odcinku 440 mb. od km 1+838 do km 2+278 /usuwanie skutków klęsk żywiołowych/ (dz. o nr ewid. 324 – obręb 0004 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, 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 337037 T Kurów – Usarzów od km 1+838 do km 2+278 (dz. o nr ewid. 324 – obręb 0004 Kurów; Gmina Lipnik) w ramach usuwania skutków klęsk żywiołowych na odcinku o łącznej długości 440 mb. w zakresie: wykonanie robót ziemnych związanych ze ścięciem istniejących zawyżonych poboczy, usunięciem namułu, profilowanie wraz z zagęszczeniem istniejącej nawierzchni drogi z kruszywa łamanego, 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, odcinkowo również wykonanie oczyszczenia istniejącej nawierzchni bitumicznej w złym stanie technicznym, skropienie istniejącej nawierzchni oraz ułożenie warstwy wyrównawczej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej, wykonanie poboczy z kruszywa łamanego naturalnego (wyniesienie wyszerzonej podbudowy

do wysokości warstwy ścieralnej), umocnienie wlotu i wylotu istniejącego przepustu.

### 3. Stan istniejący:

**Istniejąca droga** (dz. o nr ewid. 324 – obręb 0004 Kurów; Gmina Lipnik) obsługuje ruch lokalny stanowiąc dojazd do posesji prywatnych i pól uprawnych, na przebudowywanym odcinku posiada jezdnię utwardzoną materiałem kamiennym o grubości średnio 5 – 10 cm o zmiennej szerokości około 3,0 m z gruntowymi poboczami, na końcowym odcinku jezdni o nawierzchni bitumicznej o szerokości 3,0 m, po obu stronach jezdni pobocza gruntowe utwardzone o szerokości około 0,3 m, zawyżone w stosunku do istniejącej jezdni. Wymienione odcinki jezdni charakteryzują się licznymi ubytkami, spękaniem oraz deformacjami nawierzchni.

Początek odcinka w km 1+838 w ciągu przedmiotowej drogi gminnej – początek zabudowy (dz. o nr ewid. 324), natomiast koniec w km 2+278 przed skrzyżowaniem z drogą gminną o istniejącej nawierzchni bitumicznej w dobrym stanie technicznym (dz. o nr ewid. 452).

Odwodnienie korpusu drogowego powierzchniowe poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne w kierunku od drogi. Na końcowym odcinku zlokalizowany jest pod drogą istniejący przepust betonowy o średnicy 150 cm w dobrym stanie technicznym, bez ścianek czołowych.

**Całość zadania mieści się w granicy działki stanowiącej pas drogowy (istniejąca droga), która jest własnością inwestora (działka o nr ewid. 324).**

**Konfiguracja terenu:** teren równinny i 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	-	3,00 m
Szerokość wyszerzonej podbudowy wyniesionej do wysokości warstwy ścieralnej	-	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 przebudowywanej drogi** – jednopasowej to 3,00 m o nawierzchni bitumicznej – zgodnie z załączonym Przekrojem Konstrukcyjnym.

Na całej długości przebudowywanej drogi zakłada się obustronne wyniesienie wyszerzonej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,30 m.

#### **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 wyniesienie wyszerzonej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,30 m (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 to 2% i 8%, zgodnie z załączonym przekrojem konstrukcyjnym.

Na przebudowywanym odcinku od km 1+838 do km 2+255 zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym założono wzmocnienie istniejącej nawierzchni z kruszywa łamanego poprzez jej uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm i średniej grubości nie mniej niż 20 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 4 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 4 cm. Na pozostałym odcinku od km 2+255 do km 2+278 założono po uprzednim oczyszczeniu i skropieniu emulsją asfaltową istniejącej nawierzchni bitumicznej jej wyrównanie mieszanką mineralno-bitumiczną w ilości średnio 75 kg/m<sup>2</sup> i ułożenie warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 4 cm; pomiędzy warstwami należy wykonać skropienia międzywarstwowe przy użyciu emulsji asfaltowej.

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. Na istniejącym przepuszcie betonowym o średnicy 150 cm w dobrym stanie technicznym założono umocnienie wlotu i wylotu narzutem kamiennym.

#### **5. Konstrukcje nawierzchni – dla podłoża G1 (moduł sprężystości (wtórny) nie mniejszy niż 100 MPa):**

##### **Jezdnia od km 1+838 do km 2+255:**

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- śr. nie mniej niż 20 cm – wyrównanie istniejącej podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm
- istniejąca podbudowa

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

- 8 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana o uziarnieniu 0-31,5 mm
- wyszerzona podbudowa

##### **Jezdnia od km 2+255 do km 2+278:**

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- śr. 75 kg/m<sup>2</sup> - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna w złym stanie technicznym

##### **Pobocze (wyniesienie wyszerzonej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej):**

- 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, obustronne wyniesienie wyszerzonej 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: