

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI

/do zgłoszenia z art. 29 i 30 prawa budowlanego/

**Przebudowa drogi wewnętrznej na dz. nr ewid. 145
w miejscowości Lipnik od km 0+000 do km 0+225**

Adres budowy:

działka o nr ewid.:

145 – położenie: Województwo: świętokrzyskie; Powiat:
Opatów; Jednostka ewidencyjna: LIPNIK; Obręb: LIPNIK;

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

- współczynnik kategorii obiektu: (k) 1,0
- współczynnik wielkości obiektu: (w) 1,0

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. Wojciech Dryś	Projektant	Drogowa	PDK/0056/POOD/16 uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej	VII.2018	

LIPIEC 2018

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: 13 000 | - | Rys. Nr 1 |
| 2. Mapa Ewidencyjna z zakresem w skali 1 : 5 000 | - | Rys. Nr 2 |
| 3. Przekroje Konstrukcyjne | - | Rys. Nr 3 |

OŚWIADCZENIE

Projekt Przebudowy Drogi /do zgłoszenia z art. 29 i 30 prawa budowlanego/ na:

**Przebudowę drogi wewnętrznej na dz. nr ewid. 145 w miejscowości Lipnik
od km 0+000 do km 0+225**

w branży drogowej

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant - mgr inż. Wojciech Dryś

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania:

- a) Umowa z Gminą Lipnik;
- b) Aktualny podkład mapowy, kopia mapy ewidencyjnej;
- c) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (t. j. Dz.U. 2013 poz. 1129);
- d) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2012, poz. 462 ze zmianami);
- e) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t. j. Dz.U. 2016 poz. 124);
- f) Inne Ustawy, Normy i Normatywy związane z projektowaną inwestycją.
- g) Wizja w terenie.

2. Cel, lokalizacja i zakres opracowania:

Celem opracowania jest sporządzenie projektu na przebudowę drogi wewnętrznej na dz. nr ewid. 145 w miejscowości Lipnik od km 0+000 do km 0+225 (dz. o nr ewid. 145 – obręb LIPNIK, Gmina Lipnik) w zakresie: wykonanie robót ziemnych związanych z usunięciem wierzchniej warstwy darniny i profilowaniem w celu wyprowadzenia spadków, wzmocnienie wraz z wyrównaniem istniejącej nawierzchni jezdni (po uprzednim jej oskardowaniu) poprzez uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie, a następnie wykonanie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej wraz z wykonaniem skropień międzywarstwowych, wykonanie poboczy gruntowych ulepszonych kruszywem łamanym, w ramach prac wykończeniowych już na całym odcinku drogi przewidziano plantowanie (wykonanie opaski ziemnej) skarp w gruncie kat. I-IV poza krawędzią pobocza oraz zniwelowanie różnicy wysokościowej na istniejących zjazdach poprzez uzupełnienie kruszywem łamanym.

3. Stan istniejący:

Istniejąca droga (dz. o nr ewid. 145 – obręb LIPNIK, Gmina Lipnik) obsługuje ruch lokalny stanowiąc dojazd do posesji prywatnych i pól uprawnych, na przebudowywanym odcinku posiada jezdnię o nawierzchni z kruszywa o szerokości około 3,0 m, po obu stronach jezdni pobocza gruntowe o szerokości około 0,30 m.

Wymieniony odcinek jezdni charakteryzuje się licznymi ubytkami i deformacjami nawierzchni.

Początek odcinka to skrzyżowanie z drogą gminną o nawierzchni bitumicznej, koniec w km 0+225.

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

Droga przewidziana do przebudowy przebiega po istniejącym śladzie zarówno przez tereny niezabudowane, rolnicze (pola i łąki), lokalne nieużytki oraz odcinki w terenie o pojedynczej zabudowie zagrodowej. Przebudowa drogi nie zmieni dotychczasowego przeznaczenia terenu.

Całość zadania mieści się w granicach działki stanowiącej pas drogowy (istniejąca droga), która jest własnością inwestora (działka o nr ewid. 145).

Konfiguracja terenu: teren równiny.

Charakterystyka ruchowa: droga wewnętrzna, kategoria ruchu KR 1.

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

4.1. Dane techniczne:

Klasa drogi	-	wewnętrzna;
Kategoria ruchu	-	KR 1
Obciążenie nawierzchni	-	80 kN/oś
Szerokość jezdni jednopasowej	-	3,00 m
Szerokość poboczy gruntowych	-	2 x 0,30 m;
Pochylenie poprzeczne jezdni	-	2% (spadek dwustronny);
Pochylenie poprzeczne poboczy jednostronny od jezdni);	-	8% (spadek

4.2. Plan sytuacyjny:

Szerokość przebudowywanej drogi – jednopasowej to 3,00 m o nawierzchni bitumicznej – zgodnie z załączonym Przekrojem Konstrukcyjnym.

Na całym odcinku przebudowywanej drogi zakłada się obustronne pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym 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 całym odcinku przebudowywanej drogi zakłada się obustronne pobocza gruntowe ulepszone kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie na szerokość 0,30 m (gr. 7 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm). Przekrój nawierzchni jezdni o spadku dwustronnym o wartości 2 %. Spadek poboczy 8%, zgodnie z załączonym przekrojem konstrukcyjnym.

Na przebudowywanym odcinku zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym założono:

- wzmocnienie wraz z wyrównaniem istniejącej nawierzchni jezdni (po uprzednim jej oskardowaniu) kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy po zagęszczeniu 10 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 4 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 3 cm; pomiędzy warstwami należy wykonać skropienia międzywarstwowe przy użyciu emulsji asfaltowej.

Przewidziano również wyprowadzenie promieni włączeń na skrzyżowaniu oraz zniwelowanie różnicy wysokościowej na istniejących zjazdach w technologii z kruszywa łamanego w związku z podniesieniem niwelety drogi (w granicach pasa drogowego). 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. Sposób odwodnienia nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu pierwotnego, nie przewiduje się żadnych nowych elementów.

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

Jezdnia:

- 3 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- śr. 10 cm - wyrównanie istniejącej nawierzchni z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – skład frakcyjny to: kruszywo łamane o ciągłym uziarnieniu 0-31,5 mm
- istniejąca nawierzchnia z kruszywa łamanego

Pobocze gruntowe:

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

6. Wpływ inwestycji na środowisko.

Przedmiotowe zadanie zlokalizowane jest na całej swojej długości poza obszarem NATURA 2000.

Przebudowa drogi wewnętrznej na dz. nr ewid. 145 w miejscowości Lipnik od km 0+000 do km 0+225 (dz. o nr ewid. 145 – obręb LIPNIK, Gmina Lipnik) **nie kwalifikuje się** do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2016r. poz. 71). 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 gruntowych 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, 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. 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. Ze względu na wielkość i rodzaj inwestycji nie wpłynie ona negatywnie na obszar, na którym jest zlokalizowana. Planowane do realizacji przedsięwzięcie nie przebiega przez parki narodowe. Realizacja planowanego zamierzenia nie stanowi zagrożenia dla systemów korytarzy, ciągów i powiązań ekologicznych, umożliwiających swobodne przemieszczanie się zwierząt. Na terenie planowanej inwestycji oraz w najbliższym sąsiedztwie nie występują stanowiska roślin chronionych. Planowane do realizacji prace budowlane nie spowodują realnego zagrożenia dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzi, nie spowodują zmian w przyrodzie nieożywionej – wszelkie stosunki geobotaniczne zostaną zachowane; również stosunki glebowe i wodne nie zostaną zmienione; realizacja projektu nie będzie mieć żadnego wpływu na klimat, dobra materialne oraz dobra kultury. W związku z realizacją inwestycji nie zachodzi naruszenie interesów osób trzecich, zarówno w związku z przepisami ochrony środowiska jak i przepisami budowlanymi. Powstałe w wyniku prac budowlanych oraz eksploatacji dróg odpady będą typowymi odpadami powstającymi w budownictwie drogowym i nie stanowią zagrożenia dla środowiska, przy zachowaniu ich właściwego składowania i powtórnego wykorzystania.

Planowana inwestycja nie znajduje się również na obszarze wpisanym do rejestru zabytków.

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.

8. Obszar oddziaływania inwestycji

Obszar oddziaływania przedmiotowej inwestycji zamknie się w granicach działki stanowiącej pas drogowy tj. działka oznaczona nr ewidencyjnym: **145**.

Opracował: