

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

Odbudowa drogi gminnej Nr 327038 T Stobiec przez wieś

/usuwanie skutków klęsk żywiołowych/

(dz. o nr ewid. 1118, 647, 661, 538 i 517 – obręb Stobiec; Gmina Iwaniska)

INWESTOR: **Gmina Iwaniska**
ul. Rynek 3
27-570 Iwaniska

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	VIII.2011	
2	mgr inż. Wojciech Dryś	Asystent Projektanta	Drogowa		VIII.2011	

SIERPIEŃ 2011

SPIS ZAWARTOŚCI:

I. CZĘŚĆ OPISOWO – OBLICZENIOWA

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 | - | Rys. Nr 1 |
| 2. Mapa ewidencyjna w skali 1 : 5 000 | - | Rys. Nr 2 |
| 3. Przekrój konstrukcyjny | - | Rys. Nr 3.1 do 3.3 |

OŚWIADCZENIE

Dokumentacja Techniczna na:

Odbudowę drogi gminnej Nr 327038 T Stobiec przez wieś /usuwanie skutków klęsk żywiołowych/ (dz. o nr ewid. 1118, 647, 661, 538 i 517 – obręb Stobiec; Gmina Iwaniska)

w branży drogowej

została sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

1. Projektant - mgr inż. Tadeusz Żak

2. Asystent Projektanta - mgr inż. Wojciech Dryś

OPIS TECHNICZNY

do uproszczonej dokumentacji technicznej

1. Podstawa opracowania:

- a) Umowa z Gminą Iwaniska;
- b) Aktualny podkład mapowy, 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 odbudowę drogi gminnej Nr 327038 T Stobiec przez wieś (dz. o nr ewid. 1118, 647, 661, 538 i 517 – obręb Stobiec; Gmina Iwaniska) w ramach usuwania skutków klęsk żywiołowych na odcinkach o łącznej długości 1.250,00 mb. w zakresie: usunięcie namułu, odcinkowo wykonanie kompleksowej konstrukcji nawierzchni na całej szerokości jezdni poprzez korytowanie na odpowiednią głębokość, wykonanie warstwy odsączającej, podbudowy z kruszywa łamanego, 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:

Istniejące odcinki drogi (dz. o nr ewid. 1118, 647, 661, 538 i 517 – obręb Stobiec; Gmina Iwaniska) posiadają jezdnię o nawierzchni utwardzonej materiałem kamiennym o grubości średnio 5 - 10 cm lub gruntowej utwardzonej i o zmiennej szerokości od 2,5 do 4,0 m. Wymienione odcinki jezdni charakteryzują się licznymi ubytkami oraz deformacjami nawierzchni. Przedmiotowe odcinki są ze sobą wzajemnie skomunikowane poprzez drogi gminne i powiatowe o nawierzchniach bitumicznych, do których posiadają włączenia.

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. 1118, 647, 661, 538 i 517).

Konfiguracja terenu: teren równiny.

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

4. Wytyczne do odbudowy.

4.1. Dane techniczne:

Klasa drogi	-	D – dojazdowa;
Kategoria ruchu	-	KR 1
Obciążenie nawierzchni	-	80 kN/oś
Szerokość jezdni jednopasowej	-	3,0 i 3,5 m
Szerokość wyszerzonej podbudowy	-	2 x 0,25 m (poza szerokość jezdni);
Pochylenie poprzeczne jezdni	-	2% (spadek jednostronny, kierunek spadku w zależności od konfiguracji terenu);

4.2. Plan sytuacyjny:

Szerokość odbudowywanej drogi – jednopasowej to 3,0 i 3,5 m o nawierzchni bitumicznej – zgodnie z załączonymi Przekrojami Konstrukcyjnymi. Przejście ze spadku lewostronnego na prawostronny, i odwrotnie, jak również zmiana szerokości poprzez prostą przejściową o długości $L = 15$ m.

Na wszystkich odcinkach odbudowywanej drogi zakłada się obustronne wyszerzenie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,25 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 wszystkich odcinkach odbudowywanej drogi zakłada się obustronne wyszerzenie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,25 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 załączonymi przekrojami konstrukcyjnymi.

Na odbudowywanych odcinkach zgodnie z przekrojami konstrukcyjnymi założono dwa typy konstrukcji:

- wzmocnienie istniejącej nawierzchni z kruszywa łamanego poprzez jej uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie (skład frakcyjny to: 75 % - kruszywo o uziarnieniu 31,5-63 mm i 25 % - kruszywo o uziarnieniu 0-31,5 mm w odniesieniu do grubości warstwy) i średniej grubości 20 cm oraz ułożenie warstwy wiążącej o grubości 4 cm i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej o grubości 4 cm;
- wykonanie kompleksowej konstrukcji nawierzchni na całej szerokości jezdni poprzez korytowanie na odpowiednią głębokość, wykonanie warstwy odsączającej gr. 15 cm, podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (skład frakcyjny to: 75 % - kruszywo o uziarnieniu 31,5-63 mm i 25 % - kruszywo o uziarnieniu 0-31,5 mm w odniesieniu do grubości warstwy) i grubości 20 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 8 promieni włączyń 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 - wzmocnienie:

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- śr. 20 cm – wyrównanie istniejącej podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – skład frakcyjny to: 75 % - kruszywo o uziarnieniu 31,5-63 mm i 25 % - kruszywo o uziarnieniu 0-31,5 mm w odniesieniu do grubości warstwy
- istniejąca podbudowa

Jezdnia – pełna konstrukcja:

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- 20 cm – wyrównanie istniejącej podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – skład frakcyjny to: 75 % - kruszywo o uziarnieniu 31,5-63 mm i 25 % - kruszywo o uziarnieniu 0-31,5 mm w odniesieniu do grubości warstwy;
- 15 cm - warstwa odsączająca z piasku

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 – skład frakcyjny to: 75 % - kruszywo o uziarnieniu 31,5-63 mm i 25 % - kruszywo 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 poszerzonej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej na szerokości 0,25 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: