

PROJEKT REMONTU DROGI

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

Remont drogi gminnej Planta - Kabza - Ujazd
nr ewid. dz. 290, 709 Ujazd, nr ewid. dz. 518, 513 Tęczą
o dł. 450 mb od km 0+000 do km 0+450
(dz. o nr ewid. 518, 713 - obręb 21 TĘCZA, gmina Iwaniska)

Adres budowy:

działki o nr ewid.:
518, 713 – położenie: Województwo: świętokrzyskie; Powiat:
Opatów; Jednostka ewidencyjna: IWANISKA; Obręb: 21
TĘCZA;

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	V.2016	
2	mgr inż. Wojciech Dryś	Asystent Projektanta	Drogowa		V.2016	

MAJ 2016

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 : 5 000 - Rys. Nr 2
3. Przekrój Konstrukcyjny - Rys. Nr 3

OŚWIADCZENIE

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

Remont drogi gminnej Planta - Kabza - Ujazd nr ewid. dz. 290, 709 Ujazd, nr ewid. dz. 518, 513 Tęcza o dł. 450 mb od km 0+000 do km 0+450 (dz. o nr ewid. 518, 713 - obręb 21 TĘCZA, gmina Iwaniska)

w branży drogowej

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant - mgr inż. Tadeusz Żak

OPIS TECHNICZNY

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 z późniejszymi zmianami);
- 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 z późniejszymi zmianami);
- 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 z późniejszymi zmianami);
- 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 remont drogi gminnej Planta - Kabza - Ujazd nr ewid. dz. 290, 709 Ujazd, nr ewid. dz. 518, 513 Tęcza o dł. 450 mb od km 0+000 do km 0+450 (dz. o nr ewid. 518, 713 - obręb 21 TĘCZA, gmina Iwaniska) w zakresie: wykonanie robót ziemnych związanych z usunięciem namułu i odcinkowym ścięciem przyległej skarpy w celu oczyszczenia istniejącej nawierzchni i uzyskania pierwotnej szerokości drogi (w tym celu przewidziano również odcinkowe karczowanie krzaków i zarośli); profilowanie wraz z zagęszczeniem (oskardowanie istniejącej nawierzchni drogi w celu wyprowadzenia spadków), wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni poprzez jej uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie oraz ułożenie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej, wykonanie poboczy z kruszywa łamanego (wyniesienie wyszerzonej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej) wraz z ich powierzchniowym utrwaleniem, w ramach prac wykończeniowych już na całym odcinku drogi przewidziano plantowanie

(obrobienie na czysto) skarp w gruncie kat. III-IV pomiędzy krawędzią pobocza a granicą pasa drogowego.

3. Stan istniejący:

Istniejąca droga (dz. o nr ewid. 518, 713 - obręb 21 TĘCZA, gmina Iwaniska) obsługuje ruch lokalny stanowiąc dojazd do gruntów rolnych i lasu. Istniejąca droga posiada jezdnię o nawierzchni utwardzonej materiałem kamiennym o grubości średnio 5 cm o szerokości około 3,00 m. Wymieniony odcinek jezdni charakteryzuje się licznymi ubytkami oraz deformacjami nawierzchni. Po obu stronach jezdni pobocza gruntowe o szerokości około 0,30 m.

Początek odcinka to włączenie do drogi powiatowej o nawierzchni bitumicznej, natomiast koniec w km 0+450.

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

Droga przewidziana do remontu przebiega po istniejącym śladzie przez tereny niezabudowane, rolnicze (pola, łąki i pastwiska), lokalne nieużytki. Remont drogi nie zmieni dotychczasowego przeznaczenia terenu.

Całość zadania mieści się w granicach działek stanowiących pas drogowy (istniejąca droga), które są własnością inwestora (działki o nr ewid. 518, 713).

Konfiguracja terenu: teren pagórkowaty.

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

4. Wytyczne do remontu 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 poboczy (wyszerzonej podbudowy)	-	2 x 0,30 m;
Pochylenie poprzeczne jezdni	-	2% (spadek jednostronny);
Pochylenie poprzeczne poboczy	-	2% i 8% (spadek jednostronny);

4.2. Plan sytuacyjny:

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

Na całej długości remontowanej drogi zakłada się obustronne pobocza (wyszerzenie podbudowy z jednoczesnym jej wyniesieniem do wysokości warstwy ścieralnej) z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,30 m wraz z ich podwójnym powierzchniowym utwaleniem.

4.3. Profil podłużny:

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

4.4. Przekrój konstrukcyjny:

Na całej długości remontowanej drogi zakłada się obustronne pobocza – wyszerzenie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na szerokość 0,30 m, z jednoczesnym jej wyniesieniem do wysokości warstwy ścieralnej (gr. 6 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana 0 – 31,5 mm) wraz z ich podwójnym powierzchniowym utwaleniem.

Przekrój nawierzchni jezdni o spadku jednostronnym o wartości 2 %. Spadek poboczy (wyniesionej podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej) jednostronny w kierunku do i od jezdni to 2 i 8%, zgodnie z załączonym przekrojem konstrukcyjnym.

Na remontowanej drodze założono wzmocnienie istniejącej nawierzchni z kruszywa łamanego poprzez jej uzupełnienie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm i średniej grubości warstwy po zagęszczeniu 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. Przewidziano również wyprowadzenie dwóch promieni włączeń o wartości $R = 6$ m. Szczegółowy zakres prac 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
- 4 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- śr. 20 cm – wyrównanie istniejącej podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm
- istniejąca podbudowa (po oskardowaniu)

Pobocze (obustronne wyniesienie podbudowy do wysokości warstwy ścieralnej):

- podwójne powierzchniowe utwalenie grysami frakcji 2/5, 5/8 o ilości kruszywa 18 dm³/m² i emulsją asfaltowa kationową
- 8 cm - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – mieszanka sortowana o uziarnieniu 0-31,5 mm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63 mm

6. Wpływ inwestycji na środowisko.

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

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, obustronnych poboczy 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, CH₄, 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.

Opracował: