

# **O P I S     T E C H N I C Z N Y**

## **Przebudowa drogi gminnej ( droga dojazdowa do gruntów rolnych ) Nr działki 501 w m. Niegocin gm. Lipowiec Kościelny w km 0+000 do km 0+623**

### **I. PODSTAWA OPRACOWANIA DOKUMENTACJI**

- Umowa **Gmina LIPOWIEC KOŚCIELNY 213**
- Plan sytuacyjny dostarczony przez inwestora 1:500
- Pomiary techniczne w terenie
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych
- Normatyw Techniczny projektowania dróg VI i VII klasy technicznej
- Instrukcja o znakach drogowych pionowych
- 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
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczanie planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym
- Prawo Budowlane znowelizowane 27 marca 2003r.(Dz.U.Nr.89 z 1994 r. poz.414 z późniejszymi zmianami - Dz.U.2003 r. Nr 80 poz.718 ) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego ( Dz.U. Nr 120 z 2003 r.p.1133
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ( Dz.U. nr 120 poz. 1126)
- Wytyczne wzmacniania podłoża gruntowego w budownictwie drogowym GDDP z 2002 r.
- Normy:

- PN-EN 13043 Kruszywa  
-Specyfikacje Techniczne GDDP.  
-Techniczne badania podłoża gruntowego  
-Uzgodnienia techniczne z inwestorem.

## **II. STAN ISTNIEJĄCY**

Stan istniejący drogi gminnej (droga dojazdowa do gruntów rolnych) nr działki 501 w m. Niegocin gmina Lipowiec Kościelny w km 0+300 do km 0+623 objętej opracowaniem, przebiega w obszarze niezabudowanym, w pobliżu pól i łąk, posiada przekrój jednojezdniowy, dwukierunkowy szerokości jezdni do 5 m, o nawierzchni nieulepszonej gruntowej, nieregularnej szerokości części jezdnej, z dużymi ubytkami nawierzchni, o dużej nierówności w przekroju poprzecznym i profilu podłużnym, o dużych zastoiskach wody opadowej (patrz zdjęcia) szerokości pasa drogowego do 9,00m.

Istniejąca nawierzchnia nie posiada odpowiednich parametrów technicznych zgodnie z wymogami technicznymi co zagraża bezpieczeństwu ruchu sprzętu i pojazdów rolniczych. Brak rowów przydrożnych. Istniejąca nawierzchnia (droga) jest zdeformowana, brak spadków poprzecznych i profilu podłużnego co powoduje powstawanie zastoisk wody po opadach deszczowych co powoduje zagrożenie dla ruchu drogowego i ruchu pieszego. Pobocza drogowe na całym odcinku drogi są zaniżone lub zawyżone co stwarza zagrożenie przy wyprzedzaniu pojazdów. W pasie drogowym objętym przebudową drogi nie występuje uzbrojenie podziemne.

Spadki poprzeczne istniejącej nawierzchni gruntowej od 0% do 8%.

Istniejąca droga ma wydzielony pas drogowy rozgraniczający teren przeznaczony do ruchu publicznego. Szerokość pasa drogowego do 9,0 m. Po istniejącej nawierzchni odbywa się ruch drogowy w postaci: sprzętu rolniczego, samochody dostawcze, osobowe, droga służy dla ruchu lokalno-rolniczego.

Aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego i nośność nawierzchni drogowej należy poprawić parametry drogi poprzez przebudowę drogi co poprawi komfort jazdy i nośność nawierzchni.

## **III. STAN PROJEKTOWANY**

### **ZAŁOŻENIA TECHNICZNE:**

*Kategoria - droga gminna*

*Klasa - droga*

*Kategoria ruchu -rolnicza*

*Pobocze szerokości 0,5 m.*

*Spadki poprzeczne jezdni – daszkowy 4%*

*Przekrój normalny: nawierzchnia żwirowa szerokość 5 m.*

Planowanie przedsięwzięcie drogowe realizowane będzie na terenie gminy Lipowiec Kościelny w miejscowości Niegocin polegało na wykonaniu ciągu – drogi gminnej o długości 323 mb.

Inwestycja obejmować będzie wykonanie nawierzchni żwirowej o szerokości 5 m wykonanie poboczy po 0,5 m po każdej stronie .

Planowane zadanie drogowe ma na celu poprawę bezpieczeństwa komunikacyjnego i płynności ruchu na drodze w kategorii gminnej, stanowiącej połączenie komunikacyjne dla mieszkańców m. Niegocin z gruntami rolnymi poszczególnych rolników.

Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem o małej skali i zajmuje powierzchnię w granicach pasa drogowego. Zasadniczo przedsięwzięcie obejmuje istniejącą jezdnię gruntową i pobocze drogi gminne .

Należy wykorzystać w maksymalnym stopniu istniejący pas drogowy ,dostosować ukształtowanie drogi przekroju podłużnego do istniejącej drogi. Warunki wodne ustalono jako dobre . Głębokość wody gruntowej (h) od spodu konstrukcji nawierzchni wynosi > jak 1 m.

Wśród gruntów rodzimych dominują grunty humusowo torfiaste. Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono , że podłoże gruntowe wzdłuż trasy projektowanej drogi jest nośności G 3.

U w a g a!

W miejscach gdzie istniejąca droga wychodzi poza pas drogowy należy sprostować i wykonać w właściwym pasie drogowym.

Przed przystąpieniem do realizacji zadania należy wznowić granice działek.

## **KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI**

Projektuje się konstrukcję nawierzchni na ruch KR lokalny, wg Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych który stanowi załącznik do zarządzenia Nr.6 GDDP z dnia 24 kwiecień 1997 r.

**Odcinek drogi Nr działki 501 w km 0+30 0 do km 0+623**

-warstwa odcinająca z piasku w korycie drogi na całej powierzchni jezdni grubość warstwy po zagęszczeniu 15 cm

-wykonanie warstwy dolnej z kruszywa naturalnego ( pospółka 0/63mm)  
grubość warstwy po zagęszczeniu 15 cm

-wykonanie warstwy górnej z kruszywa naturalnego ( pospółka 0/31mm)  
grubość warstwy po zagęszczeniu 12 cm na całej powierzchni oszerokości  
5,0 m i długości 323 m.

Spadek poprzeczny nawierzchni żwirowej daszkowy 4 % .

## **POBOCZA**

Na całej długości projektowanego odcinka drogi żwirowej projektuje się pobocze szerokości 0,5 m, obustronnie z gruntu rodzimego w celu szybkiego porośnięcia trawą i spadku poprzecznym 6 % na odcinku prostym.

Wynikiem prac związanych z przebudową drogi będzie poprawa warunków bezpieczeństwa drogowego i usprawnienie ruchu drogowego. Konsekwencją robót nie będzie zwiększenia natężenia ruchu w tym obszarze , co wiązałoby się ze wzrostem odczuwanych dziś przez mieszkańców oddziaływań na otoczenie.

Nowa nawierzchnia znacznie zmniejszy oddziaływanie hałasowe związane z toceniem się kół pojazdów mechanicznych po aktualnie nierównej i zdeformowanej jezdni .

Należy założyć , że w związku z poprawą równości nawierzchni przebudowanej drogi oraz uporządkowanie ścieków deszczowych - oddziaływanie na środowisko przebudowanej drogi będą znacznie mniej odczuwalne.

Realizacja inwestycji nie spowoduje degradacji terenów zielonych, ponieważ w miejscu realizacji nie przewiduje się wycinki drzew przydrożnych. Inwestycja uporządkuje zagadnienie odwodnienia tj.wody opadowe i roztopowe będą odprowadzone metodą powierzchniowego spływu wód poprzez wykonanie nawierzchni utwardzonej-żwirowej. Zamierzona przebudowa drogi będzie stosunkowo niewielką inwestycją jedynie o oddziaływaniach ograniczonych do najbliższego otoczenia. Przebudowa nie zmieni wielkości ani struktury ruchu na omawianym odcinku drogi, poprawi jednak bezpieczeństwo ruchu pojazdów i jego płynność.

Reasumując realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych, które powstają ze spalania paliw w silnikach. Ponadto nie zmienia stosunków międzyludzkich, nie wprowadza konieczności podziału siedlisk, nie spowoduje zmian w stosunkach wodnych ani wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych.

#### **IV. ODWODNIENIE**

Odwodnienie na całym projektowanym odcinku drogi zaprojektowano w nawiązaniu o warunki terenowe za pomocą odwodnienia powierzchniowego spływu wód po nadaniu odpowiednich spadków poprzecznych jezdni.

#### **V. ŁUKI POZIOME**

Na projektowanym odcinku drogi nie przewidziano łuków poziomych.

#### **VI . REPERY**

Projekt drogi sytuacyjno-wysokościowy został dowiązany do wysokości istniejących w terenie zachowując rzędne zgodnie z układem państwowym z dowiązaniem do istniejących rzędnych w terenie.

#### **VII. OZNAKOWANIE**

Oznakowanie pionowe tego typu dróg nie obowiązuje.

#### **VIII. ROBOTY ZIEMNE**

Na projektowanym odcinku nie występują roboty ziemne .

#### **IX. URZĄDZENIA OBCE**

Projekt przebudowy drogi Nr działki 501 nie przewiduje kolizji z innymi urządzeniami.

#### **X. TECHNOLOGIA ROBÓT**

*Roboty należy wykonać zgodnie z Ogólnymi Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót z uwzględnieniem Ogólnych specyfikacji technicznych .*

***UWAGA !***

***Roboty przygotowawcze należy prowadzić z dużą uwagą i nadzorem z uwagi na możliwość wystąpienia nie zinwentaryzowanych urządzeń podziemnych.***

## **XI. KOSZTORYS**

Kosztorys inwestorski wykonano na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. ( Dz.U.nr 202 poz.2072) w sprawie określania metod podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego.

Opracowano na podstawie pomiarów w terenie, w oparciu o projekt budowlany na przebudowę przedmiotowej drogi .

Wycenę sporządzono w oparciu o średnie ceny jednostkowe z przetargów i cen rynkowych robót zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury .

Wybrane kody *Wspólnego Słownika Zamówień (CPV)* i *Nr Specyfikacji Technicznej*.

***ROBOTY PRZYGOTOWAWCZE CPV-45111200-0 SST D-010000***

***PODBUDOWA CPV-45233320-8 SST D-040000***

***NAWIERZCHNIA CPV-45233220-7 SST D-050000***

***ROBOTY WYKOŃCZENIOWE CPV-45233320-8 SST 06.00.00***