

O P I S T E C H N I C Z N Y

Przebudowa drogi gminnej Nr 006 Krępa – do drogi Lipowiec – Rywociny nr dz. 87 Gmina Lipowiec Kościelny W km 0+000 do 1+875

I. PODSTAWA OPRACOWANIA DOKUMENTACJI

- Umowa **Gmina LIPOWIEC KOŚCIELNY 213**
- Plan sytuacyjny dostarczony przez inwestora 1:1000
- 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 Nr 006 Krępa do drogi Lipowiec – Rywociny nr działki 87 w km 0+000 do km 1+875 to istniejąca droga o nawierzchni bitumicznej objętej opracowaniem, przebiega w obszarze częściowo zabudowanym, w pobliżu pól i łąk, posiada przekrój jednojezdniowy, dwukierunkowy szerokości jezdni 3,5 m, nieregularnej szerokości części jezdnej, z dużymi ubytkami nawierzchni, o dużej nierówności w przekroju poprzecznym i profilu podłużnym, o dużych zastoiskach wody opadowej szerokość pasa drogowego od 12 m do 15m.

Istniejąca nawierzchnia bitumiczna wymaga modernizacji czyli nakładki nowej warstwy nawierzchni warstwy scieralnej.

Istniejąca nawierzchnia (droga) jest zdeformowana, brak spadków poprzecznych i profilu podłużnego co powoduje powstawanie zastoisk wody po opadach deszczowych co powoduje niebezpieczeństwo dla ruchu drogowego i ruchu pieszego. Pobocza drogowe na całym odcinku drogi są zaniżone lub zawyżone co stwarza niebezpieczeństwo przy wyprzedzaniu pojazdów.

W pasie drogowym objętym przebudową drogi nie występuje uzbrojenie podziemne.

Spadki poprzeczne istniejącej nawierzchni od 1,2% do 2,5%.

Istniejąca droga ma wydzielony pas drogowy rozgraniczający teren przeznaczony do ruchu publicznego. Szerokość pasa drogowego do 15,0 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 po przez przebudowę – modernizację istniejącej nawierzchni drogi co poprawi komfort jazdy i nośność nawierzchni.

III. STAN PROJEKTOWANY

ZAŁOŻENIA TECHNICZNE:

Kategoria - droga gminna

Klasa - D

Prędkość projektowa Vp30 km/h

Kategoria ruchu - KR -1

Pobocze szerokości 1,0 m.

Spadki poprzeczne jezdni – daszkowy 2%

Przekrój normalny: nawierzchnia bitumiczna szerokość 3,5 m.

Planowanie przedsięwzięcie drogowe realizowane będzie na terenie gminy Lipowiec Kościelny w miejscowości Krępa polegało na wykonaniu odcinka drogi gminnej o długości 1875 mb.

Inwestycja obejmować będzie wykonanie nakładki nawierzchni bitumicznej o szerokości 3,5 m wykonanie poboczy po 1,0 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. Krępa z gruntami rolnymi poszczególnych rolników i do drogi powiatowej Lipowiec – Rywociny.

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

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 piaszczysto – żwirowe o uziarnieniu zróżnicowanym Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono , że podłoże gruntowe wzdłuż trasy projektowanej drogi jest nośności G -1.

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Projektuje się konstrukcję nawierzchni na ruch KR -1, wg Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych który stanowi załącznik do zarządzenia Nr.6 GDDP z dnia 24 kwiecień 1997 r.

Odcinek drogi gminnej Nr 006 nr działki 87 w km 0+000 do km 1+875

-warstwa ścieralna z mieszanki mineralno – bitumicznej grubość warstwy po zagęszczeniu 4 cm wg normy PN-EN13108 –1 AC 11S 50/70 szerokości 3,5 m plus zjazdy .

Spadek poprzeczny nawierzchni żwirowej daszkowy 2 % .

POBOCZA

Na całej długości projektowanego odcinka drogi żwirowej projektuje się pobocze szerokości 1,0 m, obu stronnie 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 bitumicznej.

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 pozostaje bez zmian.

VIII. ROBOTY ZIEMNE

Na projektowanym odcinku nie występują roboty ziemne .

IX. URZĄDZENIA OBCE

Projekt przebudowy drogi 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.

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