

OPIS TECHNICZNY

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1219R Lipnica - Poręby Dymarskie - Majdan Królewski w km 0+515 do 3+230”

1. Postawa opracowania:

- Umowa z Inwestorem i umowa na wykonanie dokumentacji technicznej,
- Uzgodnienia z Inwestorem niezbędne dla realizacji umowy,
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa
- Kopia mapy ewidencyjnej,
- Wypis z ewidencji gruntów,
- Wizja w terenie oraz terenowe badania warstw nawierzchni i gruntu,
- Niezbędne pomiary geodezyjne w terenie, wykonane przez geodetę uprawnionego,
- Inwentaryzacja obiektów drogowych i zagospodarowania pasa drogowego,
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz.U. Nr 43 poz. 430,
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, Dz.U. Nr 63 poz. 735 z 2000 r.,
- ustawy z dnia 3 października 2008r. Ustawa o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 3 października 2008 Nr 199 poz. 1227),
- Ustawa z dnia 27.04.2001 r. o odpadach z późniejszymi zmianami, Dz.U. Nr 62 poz. 628 z 2001r.,
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych opracowany przez IBDiM, Warszawa 2001 r.,
- Obowiązujące przepisy, wytyczne, normy i katalogi.

2. Inwestor.

Inwestorem jest **Zarząd Dróg Powiatowych w Kolbuszowej, ul. 11 Listopada 10, 36-100**

Kolbuszowa

3. Wykonawca.

Wykonawcą projektu jest firma Zarządzanie i Doradztwo Budownictwo Lądowe

mgr inż. Andrzej Klecha 39-300 Mielec, ul. Orzeszkowej 14

4. Opis stanu istniejącego i uzasadnienie celowości inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie zawierać się będzie na działkach o *nr ewid. 516 obręb Płazówka, 1732 obręb Dzikowiec oraz 21 obręb Lipnica*

Zakres objęty planowaną przebudową – 2,715km

Objęty niniejszą dokumentacją odcinek drogi powiatowej nr 1219R położonej na działkach o nr ewid. 516 obręb Płazówka, 1732 obręb Dzikowiec oraz 21 obręb Lipnica od km 0+515 do km 3+230 jest połączony w strefie początkowej z bitumiczną nawierzchnią drogi powiatowej oraz w strefie końcowej z nawierzchnią bitumiczną drogi powiatowej.

Odcinek przedmiotowej drogi przebiega w strefie początkowej jak i końcowej przez zabudowę indywidualną natomiast w strefie środkowej przez obszary polne. Odcinek od km 0+515 do km 3+230 posiada strukturę podbudowy tłuczniowej o szerokości średnio 4,00 do 5mb.

Stan istniejący projektowanego odcinka posiada lokalne odkształcenia w profilu poprzecznym i podłużnym. Istniejąca podbudowa tłuczniowa popękana, znaczne wykruszenia i ubytki kruszywa.

Projektowany odcinek o lokalizacji jw. przeznaczony jest do obsługi tylko i wyłącznie dla ruchu o natężeniu lekkim.

Głównym założeniem przebudowy powyższego odcinka drogi jest poprawa struktury istniejącej podbudowy tłuczniowej poprzez wykonanie wyrównania spadków poprzecznych i podłużnych tłuczniami sortowanym o grubości średnio 15cm i wzmocnienie warstwą wiążącą i ścieralną z betonu asfaltowego.

- dostosowano parametry techniczne drogi do przewidywanego ruchu
- wykorzystano w maksymalnym stopniu istniejący pas drogowy
- dostosowano ukształtowanie drogi do konfiguracji terenu
- zaprojektowano wzmocnienie istniejącej nawierzchni dodatkowymi warstwami z kruszywa i z mieszanek mineralno – bitumicznych, z zachowaniem istniejącej szerokości i przebiegu w planie sytuacyjnym,
- uzupełnienie poboczy niesortem wraz z zagęszczeniem (2x 0,75) obustronnie
- plantowanie obustronne poboczy

5. Sieć infrastruktury technicznej.

W obrębie projektowanych parkingów występują sieci:

- wodociągowa –w110
- gazowa –g65,, przyłącz g20

6. Przebieg drogi w planie:

Droga na całej długości przebiega po istniejącym śladzie, należy uwzględnić korektę łuków poziomych. Stosując zwiększenie pasa ruchu na łuku kołowym należy wykonać na prostej przejściowej. Wykaz łuków:

W1: R=150m, i=3%, poszerzenie pasa ruchu 0,2

W2: R=70m, i=5%, poszerzenie pasa ruchu 0,45

W3: R=200m, i=2%

W4: $R=110\text{m}$, $i=4\%$, poszerzenie pasa ruchu 0,3
W5: $R=500\text{m}$, jak na odcinku prostym $i=2\%$
W6: $R=500\text{m}$, jak na odcinku prostym $i=2\%$
W7: $R=60\text{m}$, $i=6\%$, poszerzenie pasa ruchu 0,5
W8: $R=200\text{m}$, $i=2\%$
W9: $R=150\text{m}$, $i=3\%$, poszerzenie pasa ruchu 0,2
W10: $R=70\text{m}$, $i=5\%$, poszerzenie pasa ruchu 0,45
W11: $R=150\text{m}$, $i=3\%$, poszerzenie pasa ruchu 0,2
W12: $R=100\text{m}$, $i=4\%$, poszerzenie pasa ruchu 0,3

7. Charakterystyka stanu projektowanego.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi jednojezdniowej dwupasowej przedstawiają się następująco:

• kategoria drogi	– powiatowa
• klasa drogi	– lokalna – L
• kategoria obciążenia ruchem	– KR-2
• nośność nawierzchni	– 100kN
• prędkość projektowa - V_p	– 40km/h
• szerokość pasa ruchu	– 2,5 m przekrój szlakowy
• szerokość poboczy ulepszonych kruszywem	– 0,75 m x2
• pochylenie poprzeczne jezdni	– 2,0 % obustronne (daszkowe)
• pochylenie poboczy	– 8,0 % jednostronne
• pochylenie poprzeczne na łukach	– jednostronne istniejące

Ruch odbywający się tą drogą to głównie ruch lokalny - zalicza się do kategorii ruchu KR2.

Użytkownikami są głównie mieszkańcy przyległych miejscowości. Celem projektu jest zatem polepszenie warunków bytowych mieszkańców oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Celem zminimalizowania kosztów niweletę planowanej do przebudowy drogi prowadzi się tak, żeby ją wpisać w istniejący teren – zostanie podniesiona równolegle w stosunku do istniejącej nawierzchni o projektowane grubości nowych warstw konstrukcyjnych

Przebudowa drogi polegać będzie na wzmocnieniu istniejącej konstrukcji jezdni poprzez dołożenie warstw z kruszywa i betonu asfaltowego. Projektowana droga po przebudowie będzie posiadać przekrój szlakowy (jezdni szer. 5,0m, obustronne pobocza umocnione kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie 2 x 0,75m z którego wcześniej należy zdjąć humus gr. 15cm). Konstrukcja wzmocnienia

istniejącej jezdni została zaprojektowana jak dla ruchu KR2. W miejscu gdzie droga nie jest 5m należy wykonać poszerzenie. W początkowej fazie budowy istniejącą drogę należy wyprofilować (wzruszyć) do wymaganego profilu wraz z zagęszczeniem. (z uwagi na ubytki w drodze).

Zamierzona inwestycja zawierać się będzie w granicach obecnego przebiegu pasa drogowego po istniejącym śladzie jezdni przy zastosowaniu ogólnie przyjętych technologii. Dla uformowania poboczy przewidziano dowóz ziemi kategorii I-II z zakupu.

Wszystkie wymienione powyżej parametry związane z przebudową drogi zostały dobrane w sposób, który umożliwia wykorzystanie jej funkcji transportowych przy optymalnych nakładach finansowych.

Przebudowa drogi nie wymaga przeniesienia istniejącej infrastruktury liniowej.

7.1. Projektowana konstrukcja

a. konstrukcja drogi

w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 gr.	4cm,
w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 gr.	5cm,
podbudowa z kruszywa łamanego stab. Mech. 0/63mm gr.	15cm
profilowanie istniejącej nawierzchni (wzruszenie) do wymaganego profilu wraz z zagęszczeniem	

Razem: 24cm

b. konstrukcja drogi w miejscu poszerzenia

w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 gr.	4cm,
w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 gr.	5cm,
podbudowa z kruszywa łamanego stab. Mech. 0/63mm gr.	25cm
podbudowa z kruszywa naturalnego stab. Mech gr.	15 cm

Razem: 24cm

c. konstrukcja pobocza

pobocze z kruszywa łamanego wapiennego.2/31,5mm gr.	10cm
grunt kategorii I-II	

Razem: 10cm

8 Odwodnienie

Odwodnienie pozostanie istniejące, powierzchniowe poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne jezdni do istniejących rowów przydrożnych lub niżej położony teren. W km 2+799,50

znajduję się przepust pod koroną drogi który należy wyremontować poprzez założenie nowych murków czołowych.

9. Uwagi końcowe

Całość robót wykonać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami.

10. Oddziaływanie na środowisko

Całość robót budowlano-montażowych należy wykonać zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, polskimi normami i przepisami BHP

Eksploatacja drogi nie będzie emitować żadnych zanieczyszczeń do powietrza.

W czasie eksploatacji nie będą powstawać odpady.

Na etapie przebudowy projektowanego przedsięwzięcia nastąpią zagrożenia związane z prowadzonymi procesami budowlanymi tj.:

- Powstanie mas ziemnych przewidzianych do rozplantowania na terenie budowy lub wywózki podczas wykonywania nasypów i koryta pod konstrukcje drogi
- Naruszenie wierzchnich warstw gleby w związku z robotami ziemnymi,
- Emisja niezorganizowana hałasu i pyłów w związku z dojazdem maszyn budowlanych i samochodów dostarczających materiały budowlane,
- Emisja hałasu w czasie pracy maszyn budowlanych,
- Powstawanie odpadów z okresu prac budowlanych (odzysk lub unieszkodliwianie przez uprawnionego odbiorcę).
- Emisja niezorganizowana pyłów w trakcie budowy obiektów drogowych.

Są to uciążliwości krótkotrwałe, odwracalne i niepozostawiające trwałych śladów w środowisku.

Zasięg oddziaływania w czasie budowy jest ograniczony i nie decyduje trwale o stanie środowiska w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia (przebudowa nie stwarza też zagrożeń dla obiektów sąsiadujących, ludzi lub stosunków wodnych).

Ocena rozwiązań technicznych i technologicznych pozwala sformułować wniosek o korzystnych warunkach miejscowych i możliwościach ograniczenia do bezpiecznego poziomu korzystania ze środowiska w trakcie realizacji zamierzonych robót. Uciążliwości związane z okresem budowy będą krótkotrwałe i odwracalne (wynika to ze skali przedsięwzięcia, tradycyjnej technologii i rodzaju przedsięwzięcia – przebudowy drogi).

Przebudowa przeprowadzona zgodnie z projektem, nie spowoduje degradacji środowiska, wręcz zdecydowanie poprawi komfort i bezpieczeństwo uczestników ruchu

Oddziaływanie inwestycji nie będzie wykraczało poza pas drogowy.

Projektowana przebudowa drogi wykonana zgodnie z projektem budowlanym nie spowoduje wzrostu emisji pyłów do atmosfery powyżej 20%.

7. Zagadnienia geodezyjno-prawne.

Szczegółowy rodzaj i zakres gruntów objęty remontem zawierają wypisy z ewidencji oraz wyrisy map, które znajdują się w załączniku do wniosku a zgłoszenie robót.

Obszary działek, na których opracowuje się przedmiotową inwestycję nie są objęte ochroną konserwatorską i nie podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Działki nie znajdują się na terenie szkód górniczych, nie są zlokalizowane na terenach zalewowych, nie są zagrożone osuwaniem się mas ziemnych.

Projektowane przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarach chronionych ustanowionych w trybie ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.), występowania cennych zbiorowisk roślinnych, a także siedlisk ptaków i zwierząt spełniających kryteria dyrektyw 79/409/EWG i 92/43/EWG, i zgłoszonych do objęcia ochroną w formie obszarów Sieci Natura 2000, - Puszcza Sandomierska

Opracował:

Projektował: