

REMONT DROGI GMINNEJ

Nr. 338006T SĘDEK - BARDO

INWESTOR: GMINA Łagów

Sporządził:
Marek Lipiec
Upr. nr KL 138/88
Nr ewid. SWK/BD/0524/01

Sprawdził:

mgr inż. Łukasz Lipiec
upr. budowlane nr ewidencyjny
SWK/0039/OWOD/08

Łagów dn.20.09.2013

ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI

I. Opis techniczny

1. Podstawa opracowania
2. Opis stanu istniejącego
3. Opis stanu projektowanego
4. Odwodnienie

II. Część kosztorysowa

1. Przedmiar robót
2. Kosztorys ofertowy
3. Kosztorys inwestorski

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

1. Przekroje normalne w skali 1: 25

1. Podstawa opracowania

- Mapa orientacyjna w skali 1: 20 000
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18.05.2004r w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz.U. nr 130 2004r , poz. 1389),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 02.09.2004r w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej specyfikacji technicznych wykonania i robót budowlanych oraz programu formalno-użytkowego (Dz.U. nr 202 nr 202 z 2004r , poz. 2072
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie / Dz. U Nr.43 poz.430/
- Normy i Normatywy związane z projektowaną inwestycją.
- Wypis z rejestru gruntów

2. Opis stanu istniejącego.

- droga lokalna o symbolu **D** - dojazdowa
- przekrój poprzeczny - jezdnia o dwóch pasach ruchu :
2 x 2,0 m
- nawierzchnia jezdni bitumiczna
- odwodnienie powierzchniowe.

Odcinek przewidziany do remontu zlokalizowany jest na działce o nr. ew.97 obr. Czyżów o dł. 615 mb. położonej w gm. Łagów.

Droga posiada parametry drogowe zamiejskiej klasy „D” z jezdnią o szerokości 4,0 m oraz obustronnymi poboczami gruntowymi szer. 0,5m. Istniejące odwodnienie pasa drogowego powierzchniowe ze spływem do rowów przydrożnych. Aktualnie rowy przydrożne występują jako zagłębione podłużne niecki o gł. do 0,3m.

Jezdnia tłuczniowa na całej długości jest zdeformowana bez normatywnych spadków poprzecznych i podłużnych oraz występuje znaczna ilość ubytków. Wykonywane od kilku lat naprawy cząstkowe nawierzchni nie zahamowały procesu niszczenia, a z każdym rokiem powierzchnia nawierzchni wymagająca remontu wyraźnie wzrasta.

Pobocza jezdni obustronnie gruntowe porośnięte trawą ze spadkami nienormatywnymi.

Do pasa drogowego po obu stronach na przeważającej części odcinka przylegają grunty orne i łąki oraz zabudowania.

Skarpy drogi porośnięte trawą, oraz samosiejkami, które wymagają ścięcia. W podłożu remontowanej drogi zalegają grunty nieprzepuszczalne i wysadzinowe.

3. Opis stanu projektowanego.

Remont drogi gminnej nr. 338006T Sędek Bardo przebiega ściśle po wydzielonym i aktualnie eksploatowanym pasie drogowym i jest drogą jednojezdniową o szerokości jezdni 4,0 m i korony około 6,0 m.

Spadki podłużne drogi pozostawiono niezmienione.

Do zaprojektowania remontu ww. drogi przyjęto następujące dane:

- droga lokalna klasy **D** – dojazdowa
- kategoria ruchu **KR-1**
- prędkość projektowa - nie określa się

- jezdnia szerokości 4,0 m
- pobocze utwardzone materiałem kamiennym o szerokości 0,5m i gr. 10 cm
- pochylenie poprzeczne jezdni 2% (spadek daszkowy)
- odwodnienie powierzchniowe

Do zaprojektowania konstrukcji nawierzchni przyjęto następujące dane:

- grupa nośności : **G-2**
- ruch lekki **KR-1**
- warunki gruntowo – wodne - nie badano

Remont drogi gminnej nr. 338006T Sędek - Bardo obejmuje:

- wykonanie podbudowy z kruszywa stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm –dwuwarstwowo / kruszywo frakcji 4-63 mm i 4-31,5 mm /
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego w ilości 50 kg/m²
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4cm dla ruchu **KR-1/2**
- pobocze utwardzone materiałem kamiennym gr. 10 cm. na szerokości 0,50m / obustronnie/ i spadku poprzecznym 8 %
- odmulenie rowów
- przebudowa przepustów zjazdowych

5 . Odwodnienie

Odwodnienie nawierzchni drogi projektuje się powierzchniowo do odmulonych rowów przydrożnych , następnie poprzez istniejące przepusty zjazdowe woda jest odprowadzana poza pas drogowy. Prawidłowo wykonane odmulenie rowów zabezpieczy przed podmakaniem korpusu drogowego . Należy zwrócić uwagę , aby dno wykonywanych rowów odwodnieniowych było min. 20 cm. poniżej warstw konstrukcyjnych nawierzchni.

1. Organizacja ruchu .

Przed przystąpieniem do robót drogowych, wykonawca opracuje projekt tymczasowej organizacji ruchu, który będzie uwzględniał warunki wykonania, zależne od realizowanych długości odcinków robót, zależnych od rodzaju sprzętu technologicznego jakim dysponuje wykonawca.

Oznakowanie robót na czas budowy wykonać w oparciu o zatwierdzoną TOR w Powiatowym Zarządzie Dróg w Kielcach oraz WRD Komendy Miejskiej Policji w Kielcach

2. Wpływ projektowanych robót na środowisko.

Projektowane roboty drogowe nawierzchniowe nie zmieniają charakteru istniejącego odcinka drogi dojazdowej , nie mają wpływ u na zmianę natężenia ruchu drogowego natomiast zmniejszają zapylenie i poziom hałasu oraz usprawnią ruch oraz regulację stosunków wodno- ściekowych w pasie drogowym.

Projektowane przedsięwzięcie wpływa pozytywnie na środowisko , a w trakcie prowadzenia robót nie wystąpią przyczyny mające szkodliwy wpływ na środowisko (tj. na atmosferę , na glebę, na roślinność, na wody gruntowe). Ewentualny hałas przy robotach drogowych nie będzie przekraczał natężenia dopuszczalnego dla otoczenia i będzie krótkotrwały.

3. Ustalenia w zakresie ochrony BIOZ.

Przedmiotem projektowanego przedsięwzięcia jest remont nawierzchni drogi oraz odwodnienia w pasie drogowym, na odcinku 615 mb .

Projekt wykonawczy dla którego opracowano niniejszą informację obejmuje odbudowę odcinka drogi polegającego na:

- wykonanie podbudowy tłuczniowej
- ułożenie nowej nawierzchni z betonu asfaltowego
- uporządkowaniem pozostałej części pasa drogi

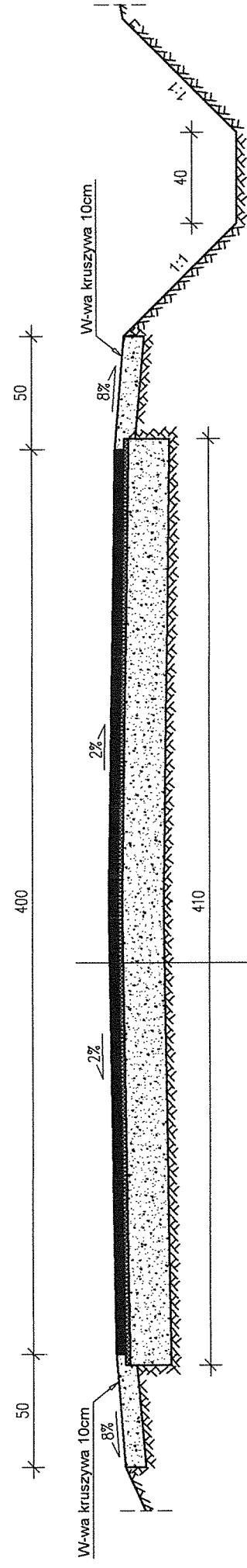
Żaden z obiektów stanowiących aktualnie zagospodarowanie terenu objętego projektem remontu nie stwarza zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Przy założeniu prawidłowej organizacji ruchu na czas budowy, wyłączającej ruch pojazdów i pieszych w strefie robót nie występuje zagrożenie i roboty nie wymagają planu BIOZ.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych mogą wystąpić zagrożenia zdrowia lub życia pracowników lub osób postronnych tylko w przypadku nieprzestrzegania przepisów bhp .



PRZEKRÓJ NORMALNY Skala 1:25



W-wa ściąralna z betonu asfaltowego KR1-2 -4cm
W-wa wyrównawcza z betonu alfatowego KR1-2 -50kg/m2
Wzmocnienie kruszywem niezwiązany -20cm
Podbudowa istniejąca