

## CZĘŚĆ OPISOWA

Dla zadania pn. „Przebudowa drogi gminnej ul. Browarna, ul. Kopernika w miejscowości Stary Dzików”

### Inwestor:

**Gmina Stary Dzików**  
ul. Kościuszki 79, 37-632 Stary Dzików

### Podstawa opracowania:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 Prawo Budowlane ( Dz. U. 2020 poz. 1333),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (Dz. U. 2021 poz. 1376),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124),
- Pomiary w terenie.

### I. Opis stanu istniejącego:

Droga gminna objęta opracowaniem znajduje się na terenie Gminy Stary Dzików w miejscowości Stary Dzików. Całkowita długość przebudowywanej drogi to **0,776 km**.

Istniejący stan nawierzchni to nawierzchnia bitumiczna lub utwardzenie materiałem kamiennym.

Istniejące parametry drogi gminnej:  
Cały odcinek to droga gminna klasy D.

#### 1. w km 0+000 – 0+130

*Nawierzchnia tłuczniowa szer. 3,5 m, stan techniczny: zły. Przekrój poprzeczny: szlakowy,*

#### 2. w km 0+140 - 0+336

*Nawierzchnia asfaltowa szer. 4,0m stan techniczny: zły. Przekrój poprzeczny: szlakowy,*

#### 3. w km 0+346 - 0+492

*Nawierzchnia tłuczniowa szer. 3,5m, stan techniczny: zły. Przekrój poprzeczny: szlakowy,*

#### 4. sięgacz w km 0+020- 0+304

*Nawierzchnia asfaltowa szer. 4,0m, stan techniczny: zły. Przekrój poprzeczny: szlakowy,*

## II. Opis stanu projektowanego:

### 1. Parametry techniczne drogi gminnej po przebudowie:

- klasa drogi: D,
- obciążenie ruchem: KR1,
- nośność nawierzchni: 10 t/oś,
- przekrój drogi:
  1. w km 0+000 – 0+130, 0+346 – 0+492 – przekrój szlakowy, szer. jezdni bitumiczna 3,5m, pobocza po obu stronach ulepszone kruszywem na szerokości 0,75 m przy nawierzchni asfaltowej.
  2. w km 0+140 – 0+336, sięgacz 0+020 – 0+304 – przekrój szlakowy, szer. jezdni bitumiczna 4,0m, pobocza po obu stronach ulepszone kruszywem na szerokości 0,75 m przy nawierzchni asfaltowej.

### 2. Konstrukcja nawierzchni:

#### 1. w km 0+000 – 0+130; 0+346 – 0+492

- 4 cm w-wa ścieralna - beton asfaltowy dla KR1-2 AC11S, (szer. 3,5m)
- 6 cm w-wa wiążąca – beton asfaltowy dla KR 1-2 AC16W (szer. 3,65m)
- 8 cm w-wa podbudowy – kruszywo łamane 0-31,5 (szer. 3,8m)
- 25 cm – stabilizacja cementowa  $R_m=2,5$  MPa (szer. 3,8m)

#### 2. w km 0+140 – 0+336; sięgacz 0+020 – 0+304

- 4 cm w-wa ścieralna - beton asfaltowy dla KR1-2 AC11S, (szer. 4,0m)
- 3 cm w-wa profilowa - beton asfaltowy dla KR1-2 AC16W, (szer. 4,15m)

### 3. Odwodnienie pasa drogowego

Woda deszczowa zostaje odprowadzona z korony drogi poprzez spadki poprzeczne i podłużne na przyległy teren.

### 4. Uwagi końcowe

- nie zachodzi potrzeba wykonywania jakichkolwiek wyburzeń
- materiały stosowane do wykonania robót powinny posiadać niezbędne atesty i być dopuszczone do obrotu w krajach UE

- na czas wykonywania robót należy zabezpieczyć plac budowy oraz wykonać niezbędny plan oznakowania robót i ich zabezpieczenia
- uwaga w/w opracowanie służy jedynie jako materiał do przetargu
- uwaga! przed wykonaniem robót należy wyznaczyć granice pasa drogowego.

### **III. Planowany zakres rzeczowy:**

1. Długość przebudowanej nawierzchni drogi gminnej: 776 mb,
2. Sumaryczna powierzchnia warstwy profilowej jezdni drogi gminnej na odcinku objętym opracowaniem : 1992 m<sup>2</sup>.
3. Sumaryczna powierzchnia warstwy wiążącej jezdni drogi gminnej na odcinku objętym opracowaniem : 1007 m<sup>2</sup>.
4. Sumaryczna powierzchnia warstwy ścieralnej jezdni drogi gminnej na odcinku objętym opracowaniem (łącznie jezdnie i zjazd): 3091 m<sup>2</sup>.
5. Przełożenie istniejącej kostki betonowej na zjeździe: 12 m<sup>2</sup>.
6. Wymiana krawężników betonowych na ławie betonowej: 7,5 mb.
7. Pobocza ulepszone: 2 x 0,75m długości 1552 mb.

## INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Planowane przedsięwzięcie poprawi bezpieczeństwo ruchu na drodze oraz komfort jazdy. Wpływ na środowisko nie ulegnie pogorszeniu. Realizacja inwestycji nie będzie powodowała wprowadzania do środowiska żadnych substancji i energii. Przeprowadzenie inwestycji będzie korzystne dla środowiska gdyż inwestycja nie spowoduje wzrostu oddziaływania na żaden z jego komponentów, można natomiast spodziewać się zmniejszenia oddziaływania (w nawiązaniu do istniejącego) dzięki zastosowaniu nowych rozwiązań technologicznych, doprowadzeniu drogi do warunków normatywnych. W czasie trwania prac budowlanych nastąpi zwiększenie emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, wód i gleby spowodowane pracą ciężkiego sprzętu. Oddziaływania te będą miały jednak charakter krótkotrwały, lokalny i odwracalny. Podczas realizacji inwestycji wystąpi krótkotrwały zwiększony poziom hałasu, ale już po zakończeniu robót ulegnie on zmniejszeniu (w porównaniu do obecnego poziomu) gdyż przejazd będzie odbywał się płynnie po równej nawierzchni. Poprawienie parametrów technicznych analizowanego odcinka drogi, przełoży się na zmniejszenie poziomu emisji hałasu do środowiska w nawiązaniu do stanu istniejącego. Powstałe w trakcie robót budowlanych odpady należy segregować a ewentualne odpady niebezpieczne gromadzić w pojemnikach odpornych na działanie odpadów niebezpiecznych. Z odpadami należy postępować zgodnie z Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Dz. U. z 2010r. nr 185 z późniejszymi zmianami).

W pasie zamierzonej inwestycji nie występują stanowiska archeologiczne oraz obiekty zabytkowe.