

# **OPIS TECHNICZNY**

## **do projektu remontu nawierzchni wewnętrznej drogi gminnej ulicy Łącznej oznaczonej jako działka o numerze ewidencyjnym 345 położonej w miejscowości Lipinki Łużyckie.**

### **1. PRZEDMIOT INWESTYCJI**

Przedmiotem inwestycji jest remont nawierzchni drogi wewnętrznej ulica Łączna położonej na działkach nr 345 w miejscowości Lipinki Łużyckie, powiat żarski, województwo lubuskie. Planowana inwestycja przebiega w terenie zabudowanym.

Teren inwestycji objęty niniejszym opracowaniem stanowi działka nr: 345 - województwo lubuskie, powiat żarski, gmina Lipinki Łużyckie, obręb Lipinki Łużyckie.

Teren objęty inwestycją nie jest wpisany do rejestru zabytków.

### **2. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- *Umowa nr 10/CRU/2015 z dnia 02.04.2015 r. na opracowanie dokumentacji budowlano – wykonawczej remontu nawierzchni odcinków dróg wewnętrznych w Lipinkach Łużyckich oznaczonych jako działki nr 521 i 522/2 (ul Spokojna), 758 i 761 (ulica Osiedle Kolejowe), 345 (ulica Łączna), 304 i 344 (tzw. Łącznik 1), oraz 333 tzw. Łącznik 2), zawarta z Gminą Lipinki Łużyckie.*

### **3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE**

- „Mapa ewidencyjna w skali 1:500”
- Pomiary inwentaryzacyjne w terenie wykonane przez zespół projektowy we własnym zakresie.
- *„Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. nr 43/99, poz. 430 [2],*
- *„Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia” – Dz. U. nr 120 z dnia 10 lipca 2003 r., poz. 1126,*
- *„Katalog powtarzalnych elementów drogowych (KPED)” - Transprojekt, Warszawa 1979 r.,*
- *„Katalog typowych konstrukcji jezdni podatnych i półsztywnych” – IBDiM, Warszawa 1997 r.,*

#### 4. ZAKRES INWESTYCJI

Zakres inwestycji obejmuje:

- remont istniejącej nawierzchni drogi wewnętrznej,
- remont istniejących zjazdów,
- remont istniejących przepustów,
- remont poboczy gruntowych.

#### 5. STAN ISTNIEJĄCY

Teren działek, na których zlokalizowana będzie planowana inwestycja stanowi pas drogowy ulicy Łącznej położonych na działkach oznaczonych numerem ewidencyjnym 345 położonej w miejscowości Lipinki Łużyckie. Istniejąca droga gminna stanowi obecnie dojazd do posesji położonych wzdłuż ulicy.

Nawierzchnia przedmiotowej drogi wykonana jest z mieszanki kruszywa, szlaki oraz gruzu budowlanego betonowego i ceglanego. Szerokość istniejącej nawierzchni wynosi około 3,0 – 4,0 m. Po obu stronach nawierzchni istnieją pobocza gruntowe. Woda opadowa przemieszcza się wzdłuż istniejącej nawierzchni spadkami podłużnymi i poprzecznymi i skierowana jest częściowo w grunt częściowo do istniejącego rowu.

Nawierzchnia w obecnej chwili nie posiada jednolitego spadku w przekroju poprzecznym. Z uwagi na liczne deformacje poprzeczne w czasie opadów deszczu woda opadowa zalega na jej powierzchni a nadmiar płynie wzdłuż drogi, powodując dodatkowe wypłukiwanie części nawierzchni co z kolei wpływa na kolejne destrukcje.

W pasie drogowym drogi wewnętrznej występuje istniejąca infrastruktura techniczna: linia energetyczna napowietrzna (nN), linia telekomunikacyjna podziemna, oraz wodociąg i kanalizacja których przebieg nie koliduje z projektowaną przebudową. Nie wyklucza się istnienia innych nienaniesionych linii urządzeń obcych jak również wybudowania projektowanych urządzeń w trakcie opracowywania niniejszej dokumentacji.

#### 6. DANE TECHNICZNE

Przyjęto następujące parametry techniczne projektowanej inwestycji:

• Przyjęta kategoria ruchu	KR 1
• Droga klasy	L
• Obciążenie	100 KN/oś
• Prędkość projektowa	30 km/h
• Szerokość nawierzchni jezdni	3,00 m
• Przebudowa istniejących poboczy	2 x 0.50 m
• Długość projektowanej przebudowy	658,00 m

## 7. STAN PROJEKTOWANY

### 7.1 DROGA W PLANIE I PRZEKROJU POPRZECZNYM

Nie zmienia się przebiegu drogi w planie. Projektuje się jej przebieg odcinkami prostymi z wyokrągleniami na łukach poziomych promieniami  $R=20,0 - 100,0m$ .

Remont drogi wewnętrznej polegać będzie na wykonaniu korytowania na głębokość 15,0 – 20,0 cm, wykonaniu podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm, oraz wykonaniu nawierzchni warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 5,0 cm. Zaprojektowana nawierzchnia bitumiczna posiadać będzie spadek poprzeczny jednostronny 2% na całej długości remontowanej nawierzchni ulicy Łącznej. Ponadto projektuje się wykonanie poboczy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm na szerokości 0,50 m po obu stronach nawierzchni. Ponadto projekt przewiduje wykonanie nawierzchni zjazdów do posesji i garaży. Na szerokości 1,0 m należy wykonać nawierzchnię bitumiczną z warstwy ścieralnej na wcześniej wykonanej podbudowie z kruszywa. Grubość poszczególnych warstw jak na trasie zasadniczej. Wyokrąglenie łuków promieniem 3,0 m. Na pozostałym odcinku zjazd wykonać jedynie z warstwy kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr 15,0 cm.

Obecnie pod istniejącą drogą wewnętrzną znajduje się betonowy przepust rurowy w stanie nienadającym się do dalszej eksploatacji. Projektuje się całkowitą wymianę zarówno części przelotowej jak również obu ścianek czołowych.

### 7.2 PRZEKRÓJ PODŁUŻNY

Niweleta remontowanej nawierzchni ulicy Łącznej została poprowadzona spadkami istniejącymi w nawiązaniu do istniejącej niwelety terenu z minimalnym wyniesieniem zależnym od konstrukcji jezdni + (5÷15) cm oraz z uwagi na konieczność dostosowania wysokościowego do rzędnych istniejących zjazdów na posesje oraz istniejące pobocza gruntowe i rów

### 7.3 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Konstrukcje nawierzchni jezdni ulicy Łącznej po przebudowie:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 5,0cm.
- Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 15,0 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm.

Konstrukcja poboczy:

- Z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, lub z mieszanki optymalnej zaakceptowanej przez Inżyniera. Całość szerokości pobocza winna być wyprofilowana spadkiem poprzecznym 2,0 – 6,0 %.

Konstrukcja zjazdów:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 5,0 cm na szerokości 2,0 m od krawędzi jezdni na dalszym odcinku podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 15,0 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm.
- Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 15,0 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm.
- Pobocza przylegające do zjazdów z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, lub z mieszanki optymalnej zaakceptowanej przez Inżyniera. Całość szerokości pobocza winna być wyprofilowana spadkiem poprzecznym 2,0 – 6,0 %.

## 8. ORGANIZACJA I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

Nie projektuje się oznakowania pionowego. Istniejące oznakowanie pozostaje bez zmian.

## 9. WEJŚCIA W GRUNTY OBCE

Teren działki nr ewidencyjny 345 - **Obręb Lipinki Łużyckie , Gmina Lipinki Łużyckie**, na którym zostanie zrealizowana inwestycja stanowi w całości własność Inwestora.

Ponadto teren objęty projektem nie jest wpisany do rejestru zabytków.

## 10. URZĄDZENIA OBCE

W obrębie projektowanego przedsięwzięcia występują następujące urządzenia obce:

- linia energetyczna napowietrzna istniejąca (nN)
- telekomunikacyjna podziemna
- wodociąg

których przebieg nie wymaga przebudowy.

**Wykonawca robót ma obowiązek zapoznać się z dokumentacją techniczną. Zwraca się uwagę na wykonywanie robót ziemnych, które powinny być prowadzone ze szczególną ostrożnością, tak aby nie spowodować jakichkolwiek uszkodzeń tych urządzeń.**

Nie wyklucza się istnienia innych nienaniesionych linii urządzeń i/lub odchyień w planie. W przypadku napotkania na niezinventaryzowane urządzenia należy powiadomić właściwy organ.

## **11. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA OBIEKTU**

Planowana inwestycja nie powinna wywierać negatywnego wpływu na środowisko, gdyż nie wpłynie na zwiększenie natężenia ruchu, poziomu hałasu i zanieczyszczeń.

Wykonanie warstw bitumicznych nawierzchni jezdni poprawi warunki jej odwodnienia co pozytywnie wpłynie na komfort poruszających się pieszych i pojazdów przez co zwiększone zostanie bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

opracował:

*inż. Janusz Ziółkowski*