

OPIS TECHNICZNY

do projektu remontu nawierzchni wewnętrznej drogi gminnej tzw. Łącznik II oznaczonej jako działka o numerze ewidencyjnym 317, 318 i 333 położonej w miejscowości Lipinki Łużyckie.

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem inwestycji jest remont nawierzchni drogi wewnętrznej tzw Łącznik II położony na działkach nr 317, 318 i 333 w miejscowości Lipinki Łużyckie , powiat żarski, województwo lubuskie. Planowana inwestycja przebiega w terenie zabudowanym.

Teren inwestycji objęty niniejszym opracowaniem stanowi działka nr: 304 i 344 - 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 poboczy gruntowych.

5. STAN ISTNIEJĄCY

Teren działek, na których zlokalizowana będzie planowana inwestycja stanowi pas drogowy tzw. Łącznik II położonych na działkach oznaczonych numerem ewidencyjnym 317, 318 i 333 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 | 2,50 m |
| • Przebudowa istniejących poboczy | 2 x 0.50 m |
| • Długość projektowanej przebudowy | 171,08 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 tzw. Łącznik II. 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 dobrym i nadaje się do dalszej eksploatacji. Projektuje się wykonanie nawierzchni bitumicznej na jego obecnej nawierzchni.

7.2 PRZEKRÓJ PODŁUŻNY

Niweleta remontowanej nawierzchni ulicy 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 Łącznika I 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 317,318 i 333 - **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 niezainwentaryzowane 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