

# **OPIS TECHNICZNY**

## **do projektu remontu nawierzchni drogi gminnej położonej na działce nr 473 we wsi Lipinki Łużyckie ulica Kąpielowa.**

### **1. PRZEDMIOT INWESTYCJI**

Przedmiotem inwestycji jest remont nawierzchni drogi gminnej położonej na działce nr 473 we wsi Lipinki Łużyckie ulica Kąpielowa, powiat żarski, województwo lubuskie. Planowana inwestycja przebiega w terenie zabudowanym.

Teren inwestycji objęty niniejszym opracowaniem stanowi działka nr: 473 - **województwo lubuskie, powiat żarski, gmina Lipinki Łużyckie, obręb Lipinki Łużyckie ulica Kąpielowa.**

Teren objęty inwestycją nie jest wpisany do rejestru zabytków.

### **2. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- *Umowa z dnia 05.2014 r. na opracowanie dokumentacji technicznej na „Remont nawierzchni drogi gminnej oznaczonej jako działka nr 473 we wsi Lipinki Łużyckie ulica Kąpielowa”, zawarta z Gminą Lipinki Łużyckie.*

### **3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE**

- „Mapa ewidencyjna w skali 1:5000” dostarczona przez Inwestora
- 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:

- przebudowę istniejącej nawierzchni drogi gminnej,
- przebudowę istniejących zjazdów,
- regulacja pobocza gruntowego.

#### 5. STAN ISTNIEJĄCY

Teren działek, na których zlokalizowana będzie planowana inwestycja stanowi pas drogowy działki 473 położony we wsi Lipinki Łużyckie ulica Kąpielowa. Istniejąca droga gminna stanowi obecnie dojazd do posesji i pól położonych wzdłuż drogi. Nawierzchnia przedmiotowej drogi wykonana jest w części z kamienia polnego, oraz częściowo jest nawierzchnią gruntową. Szerokość istniejącej nawierzchni kamiennej wynosi 2,0 m. Po obu stronach nawierzchni brak jest wydzielonych poboczy gruntowych. Brak jest również bez rowów. Woda opadowa przemieszcza się wzdłuż istniejącej nawierzchni spadkiem podłużnym skierowany w kierunku ulicy Głównej. Nawierzchnia utwardzona obramowana jest opaską z wykonaną z kamienia polnego natomiast.

Przekrój poprzeczny nawierzchni części utwardzonej kamieniem polnym jest zdeformowany, częściowo znajduje się w nasypie. Część stanowiąca nawierzchnię gruntową przeważnie na poszerzeniu nawierzchni kamiennej jest wypłukiwana w okresie opadów deszczu, co bardzo utrudnia ruch lokalny pojazdów samochodowych. Z uwagi na to iż w obecnej chwili brak jest wydzielonego chodnika utrudniony jest również ruch pieszy, co w znacznym stopniu wpływa również na bezpieczeństwo mieszkańców wsi. Utwardzenie nawierzchni wpłynęło by na poprawę zarówno przejezdności i eksploatację istniejącej drogi, ale również poprawiłoby bezpieczeństwo mieszkańców.

Nawierzchnia w obecnej chwili posiada przekrój poprzeczny jednostronny o spadku zmiennym, z uwagi na deformacje poprzeczne wynoszącym około 1-3,0%. W czasie opadów deszczu woda opadowa płynie wzdłuż drogi, powodując wypłukanie części nawierzchni gruntowej.

Po obu stronach nawierzchni znajdują się skarpy nasypu, bez wydzielonego pobocza.

W pasie drogowym drogi gminnej występuje istniejąca infrastruktura techniczna: linia energetyczna napowietrzna (nN), linia telekomunikacyjna podziemna, oraz wodociąg 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              | D         |
| • Obciążenie               | 100 KN/oś |
| • Prędkość projektowa      | 30 km/h   |

- |                                       |                  |
|---------------------------------------|------------------|
| • Szerokość nawierzchni jezdni        | 2,75 - 3,00 m    |
| • Regulacja istniejących skarp nasypu | 1 x 0.50 – 1,5 m |
| • Długość projektowanej przebudowy    | 270,0 m          |

## 7. STAN PROJEKTOWANY

### 7.1 DROGA W PLANIE I PRZEKROJU POPRZECZNYM

Nie zmienia się przebiegu drogi w planie. Przebiega ona odcinkami prostymi bez wyokrągłeń łukami poziomymi. Projektuje się jedno załamanie o kącie zwrotu  $4^0$ .

Remont drogi gminnej polegać będzie na odspojeniu części gruntu zalegającej częściowo na istniejącej nawierzchni kamiennej. Wykonaniu profilowania istniejących skarp nasypu. Wydzieleniu poboczy gruntowych szerokości 2x0,50m. Wykonaniu korytowania na części gruntowej istniejącej nawierzchni do pełnej szerokości 3,0 m. Wykonaniu w korycie gruntowym podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 15,0 cm. Wykonaniu częściowego profilowania istniejącej nawierzchni kamiennej kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie frakcji 0/31,5 mm, do spadków poprzecznych minimum 2,0%, oraz wykonaniu warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego grubości 5,0 cm z mieszanki mineralno-asfaltowej 0/11. Zaprojektowana nawierzchnia bitumiczna posiadać będzie spadek poprzeczny jednostronny 2% na całej długości remontowanej nawierzchni.

### 7.2 PRZEKRÓJ PODŁUŻNY

Niweleta jezdni remontowanej nawierzchni ulicy Kąpielowej została poprowadzona spadkami istniejącymi w nawiązaniu do istniejącej niwelety terenu z min. wyniesieniem zależnym od konstrukcji jezdni + (5÷10) cm oraz z uwagi na konieczność dostosowania wysokościowego do rzędnych istniejących zjazdów na posesje.

### 7.3 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Konstrukcje nawierzchni jezdni 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 na poszerzeniu konstrukcji ulicy.
- Warstwa podbudowy stanowiąca wyrównanie istniejącej nawierzchni kamiennej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości średniej około 7,0 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm w celu nadania odpowiednich spadków.

Konstrukcja poboczy:

- Gruntowe. Całość szerokości pobocza winna być wyprofilowana spadkiem poprzecznym nie mniejszym niż 2,0 %.

## 8. ORGANIZACJA I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

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

## 9. WEJŚCIA W GRUNTY OBCE

Teren działki nr 473 - **obręb Lipinki Łużyckie ulica Kąpielowa, 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 odchyleń 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*