

OPIS TECHNICZNY

**do projektu – przebudowa - modernizacja nawierzchni drogi
gminnej gruntowej numer ewidencyjny działki 276
w miejscowości Nowa Rola.**

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa - modernizacja nawierzchni drogi gminnej w miejscowości Nowa Rola położonej na działce nr 276 na terenie zabudowanym. Teren inwestycji objęty niniejszym opracowaniem stanowi działka nr: 276 **województwo lubuskie, powiat żarski, gmina Tuplice, obręb Nowa Rola.**

Teren objęty inwestycją nie jest wpisany do rejestru zabytków.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- *Umowa nr ZP.RC.272.062015MM z dnia 21.09.2015 r. na opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej oraz wykonawczej na zadanie jak wyżej.*

3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- „Mapa ewidencyjna w skali 1:1000”
- 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:

- Przebudowa - modernizacja istniejącej nawierzchni drogi wewnętrznej,
- Przebudowa - modernizacja poboczy gruntowych.

5. STAN ISTNIEJĄCY

Teren działek, na których zlokalizowana będzie planowana inwestycja stanowi pas drogowy na działce oznaczonej numerem ewidencyjnym 276 położonej w miejscowości Nowa Rola. Istniejąca droga gminna stanowi obecnie dojazd do posesji położonych wzdłuż ulicy oraz dojazd do cmentarza komunalnego.

Nawierzchnia gruntowa przedmiotowej drogi wykonana jest częściowo z mieszanki kruszywa i piasku.

Nawierzchnia w obecnej chwili nie posiada jednolitego spadku w przekroju poprzecznym. Z uwagi na liczne deformacje poprzeczne i podłużne w czasie opadów deszczu woda opadowa zalega na jej powierzchni, co dodatkowo wpływa na pogłębienie się deformacji.

W pasie drogowym drogi wewnętrznej występuje istniejąca infrastruktura techniczna: linia energetyczna napowietrzna (nN). 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 2
• Droga klasy	L
• Obciążenie	110 KN/oś
• Prędkość projektowa	30km/h
• Szerokość nawierzchni jezdni	3,50m
• Przebudowa istniejących poboczy	1 x 0.75m
• Długość projektowanej przebudowy	273 m

7. STAN PROJEKTOWANY

7.1 DROGA W PLANIE I PRZEKROJU POPRZECZNYM

Nie zmienia się przebiegu drogi w planie. Projektuje się jej przebieg odcinkiem prostym bez łuków.

Przebudowa drogi wewnętrznej polegać będzie na wykonaniu korytowania na głębokość 15,0 – 20,0 cm, na całej szerokości projektowanej nawierzchni a następnie dogęszczeniu gruntu rodzimego do $I_D=0,98$. Wykonaniu podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5 mm (stopień

zagęszczenia $I_D=1,0$). Na odcinku od km 0+000 do km 0+273 projekt przewiduje wykonanie nawierzchni warstwy wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego. Na większości odcinka zaprojektowana nawierzchnia bitumiczna posiadać będzie spadek poprzeczny dwustronny o nachyleniu 2%, wg planu sytuacyjnego. W końcowym odcinku należy wykonać spadek jednostronny o pochyleniu poprzecznym od 1% do maksymalnie 2% zgodnie z planem sytuacyjnym. Ponadto projektuje się wykonanie poboczy obustronnych z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm na szerokości 0,75 m (stopień zagęszczenia $I_D=0,98$). Od km 0+000 do końca opracowania, czyli do km 0+273.

7.2 PRZEKRÓJ PODŁUŻNY

Niweleta przebudowywanej nawierzchni drogi gruntowej została poprowadzona spadkami istniejącymi w nawiązaniu do istniejącej niwelety terenu z minimalnym wyniesieniem zależnym od konstrukcji jezdni + (4,0 – 10,0) cm oraz z uwagi na konieczność dostosowania wysokościowego do rzędnych istniejących zjazdów na posesje.

7.3 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Konstrukcje nawierzchni jezdni w km 0+000 – 0+273 po przebudowie:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S grubości 4,0cm.
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11 W grubości 4,0cm.
- Warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 15,0 cm frakcji 0/31,5 mm zagęszczonego do $I_D=1,0$

Konstrukcja poboczy:

- Warstwa 10cm. z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, lub z mieszanki optymalnej zaakceptowanej przez Inżyniera. Całość szerokości pobocza winna być wyprofilowana spadkiem poprzecznym 2,0 – 6,0 % i zagęszczona do $I_D=0,98$

8. ORGANIZACJA I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

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

9. WEJŚCIA W GRUNTY OBCE

Teren działki nr ewidencyjny 276 - **Obręb Nowa Rola, Gmina Tuplice**, 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) 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