

OPIS TECHNICZNY  
DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU PRZEBUDOWY  
ODCINKA DROGI GMINNEJ  
NOWA WIOSKA – BUCZE

1 Zamawiający:

Urząd Gminy Lubrza  
ulica Świebodzińska  
66 - 218 Lubrza

2 Lokalizacja.

Wieś Nowa Wioska  
Gmina Lubrza  
Powiat Świebodzin  
Odcinek drogi gminnej Nowa Wioska – Bucze  
od skrzyżowania z drogą powiatową Lubrza – Mostki do skrzyżowania za kościołem  
Działka numer ewidencyjny: 226/1; 211/2; 219/2; 226/3; 219/1

3 Materiały do projektu.

- decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu
- mapa do celów projektowych w skali 1:500
- PODGiK w Świebodzinie nr ewid. 0973 – 23.04.2004
- opinia geotechniczna
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 43, poz. 430)
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego. Dz. U. z 2003 r. Nr 120, poz. 1133
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126, z późniejszymi zmianami),
- pomiary uzupełniające w terenie

#### 4 Cel opracowania.

Celem opracowania jest wykonanie projektu budowlanego na przebudowę odcinka drogi gminnej w miejscowości Nowa Wioska. Wykonanie zamierzenia inwestycyjnego ma na celu poprawę warunków ruchu drogowego i bezpieczeństwa dla jego uczestników, jak również poprawę estetyki wsi związanej z turystyką indywidualną.

#### 5 Istniejący stan zagospodarowania pasa drogowego.

Odcinek drogi objętej projektem budowlanym usytuowany jest w obrębie zabudowanym, występuje budownictwo zagrodowe i jednorodzinne. Istniejąca droga posiada nawierzchnię brukową z kamienia polnego, o szerokości średniej 4,00m z pobocznymi gruntowymi. W ciągu drogi usytuowany jest most nad kanałem Niesulickim. Szerokość nawierzchni na moście wynosi 4,50m i jest wykonana z drewna. Konstrukcja nośna mostu jest z belek stalowych.

Do infrastruktury technicznej usytuowanej w pasie drogowym należy :

- napowietrzna linia energetyczna na słupach żelbetonowych,
- oświetlenie drogi,
- kable linii telekomunikacyjnej podwieszane na słupach drewnianych z przyłączami do budynków,
- kanalizacja sanitarna z przyłączami do budynków ,
- przewody wodociągowe z przyłączami do budynków

Skrzyżowanie z drogą powiatową jest skrzyżowaniem zwykłym. Przystanki komunikacji zbiorowej usytuowane są przy drodze powiatowej Lubrza – Mostki. Odprowadzenie wód opadowych odbywa się powierzchniowo ze skierowaniem jej do kanału Niesulickiego. Droga obsługuje ruch lokalny głównie gospodarczy.

#### 5.1 Warunki gruntowo – wodne.

Zostały przyjęte wg interpretacji geologicznej opracowanej przez Pana mgr Tadeusza Zdunka do projektu budowlanego zewnętrznej sieci kanalizacji sanitarnej opracowanej przez zakład projektowania i usług inwestycyjnych:

„Biprozap” 65-054 Zielona Góra, ul. Dr Pieniężnego 24b

Usytuowanie studni kanalizacji sanitarnej

W ciągu projektowanej drogi jest następujące – rys. nr 5

(odcinek do mostu)

S 30,S 55,S 54,S 53,S 52,S 51,S 50, S 49, PS 2

Przy S-30- otwór nr 18, - Pd do 2,0m

Odcinek kanalizacji sanitarnej do mostu nad kanałem do m. Bucze

PS 5, S 66, S 85, S 84, S 83, S 82

S 60, S 61, S 62, S 63, S 64, S 65

N – 1,5 m

Przy S 60 otwór Nr 4

Pd – 3,0 m (rys nr 18)

Warstwa wodonośna o swobodnym lub lekko napiętym zwierciadle wód stabilizuje się na różnych głębokościach w zależności od morfologii terenu.

Poziom wód gruntowych stabilizuje się na rzędnych ok. 68 – 78 m n.p.m.

W wielu wypadkach mogą to być wody zawieszane, występujące okresowo i są uzależnione od infiltracji wód opadowych.

6 Projektowane zagospodarowanie pasa drogowego.

Przebudowa drogi została zaprojektowana w pasie drogowym drogi gminnej Nowa Wioska – Bucze na działkach nr 226/1 i 211/2

Skrzyżowania z drogami zostały zaprojektowane jako skrzyżowania zwykłe.

Zaprojektowano ulicę L1/2, Vp 30 km/h o szerokości jezdni 6,0m w krawężnikach z chodnikami utwardzonymi w części po obu stronach ulicy, a na odcinku od budynku nr 56 do cmentarza po jednej stronie ulicy.

6.1 Konstrukcja Nawierzchni

6.1.1 Do projektu przyjęto kategorię ruchu KR 2 z konstrukcją nawierzchni wg pkt 5.3.2a

- 5 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg PN 74/S – 96022 o uziarnieniu 0/12,8 mm
- 7 cm podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego wg BN – 71/8933-11 o uziarnieniu 0/20mm,
- wyrównanie istniejącej nawierzchni brukowej wg przekrojów skażonych
- Poszerzenie 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie wg BN – 64/8933-02
- 15 cm ulepszenie podłoża poprzez wykonanie stabilizacji gruntu cementem, RM 2,5MPa
- podłoże G1, E2  $\geq 120$  MPa,  $k \geq 8$  m/d
- Między warstwami należy wykonać wiązanie międzywarstwowe emulsją asfaltową;
- podbudowa z kruszywa stabilizowanego mechanicznie  $0,5 \div 0,7$  kg/m<sup>2</sup>
- podbudowa asfaltowa  $0,3 \div 0,5$  kg/m<sup>2</sup>

6.1.2 Nawierzchnia chodnika i zjazdów do bram, chodnik usytuowany przy jezdni

- a) chodnik z dopuszczeniem postoju samochodów o ciężarze całkowitym nie większym niż 2500kg

- 8 cm – warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej koloru szarego
- 3 cm - podsypka piaskowa
- 15 cm – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego lub naturalnego stabilizowanego mechanicznie
- podłoże G1 o module sprężystości (wtórnym) nie mniejszym niż 80 MPa,  $k \geq 8\text{m/d}$
- krawężnik betonowy 20x30 cm
- obrzeże betonowe 20x6 cm

b) zjazdy do bram

- 8 cm – warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej koloru czerwonego
  - 3 cm – podsypka piaskowa
  - 25 cm – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego lub naturalnego stabilizowanego mechanicznie
  - krawężnik betonowy 15x30 cm – zakończenie zjazdu
  - podłoże G1 o module sprężystości (wtórnym) nie mniejszym niż 120 MPa,  $k \geq 8\text{m/d}$
- Podbudowę zasadniczą należy wykonać szerszą po 0,5 m z każdej strony projektowanego zjazdu ponieważ nie projektuje się podziału nawierzchni chodnika od zjazdu krawężnikiem.

Projektuje się zakończenie zjazdu od strony posesji krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm.

## 6.2 Przekrój poprzeczny drogi

Parametry techniczne

Klasa drogi – L ½ (droga dwupasowa, dwu kierunkowa jednojezdniowa)

Vp – 30 km/h – teren zabudowy

szerokość pasa ruchu 3,0m

szerokość chodnika 2,0m

pochylenie poprzeczne jezdni – kształt daszkowy 2%

pochylenie poprzeczne chodnika – kształt jednostronny 2% w kierunku jezdni

Zaprojektowano chodnik przy jezdni i oddzielony od niej krawężnikiem betonowym 20 x 30 cm na ławie betonowej z oporem.

## 6.3 Urządzenia odwadniające oraz odprowadzające wody opadowe.

Do przejścia wód opadowych projektuje się kanalizację deszczową. Projekt kanalizacji deszczowej zaprojektowano w dwóch niezależnych ciągach kanalizacyjnych. Pierwszy ciąg obsługuje tereny położone po lewej stronie od rzeki „Rakownik”, drugi ciąg tereny po prawej stronie ww rzeki.

Na obu ciągach zaprojektowano urządzenia oczyszczenia wód deszczowych w postaci osadników o przepływie pionowym oraz separatorów koalescencyjnych.

Schemat technologiczny:

- zbieranie wód deszczowych systemem ulicznych wpustów deszczowych
- przesył ścieków systemem kanalizacji deszczowej grawitacyjnej
- oczyszczanie ścieków w zakresie usuwania zawiesiny ogólnej na osadnikach o przepływie pionowym
- urządzenia oczyszczające w postaci wysokosprawnych separatorów koalescencyjnych
- odprowadzanie oczyszczonych wód deszczowych do odbiornika

Całość kanalizacji zaprojektowano z rur fi 160-315 mm dwuściennych z PE typ SN8 kielichowych łączonych za pomocą uszczelek gumowych. Na trasie kanalizacji zaprojektowano studnie z tworzywa PVC o średnicy fi 315 i 425 mm.

W celu odwodnienia nawierzchni ulic zaprojektowano wpusty uliczne żeliwne montowane na podbudowie z kręgów betonowych fi 500 z osadnikiem o głębokości 1,0m z wyjmowanym koszem. Połączenie wpustu ze studnią kanalizacyjną zaprojektowano z rur PE SN8 dwuściennych łączonych na uszczelki gumowe fi 160 mm.

#### 6.4 Urządzenia oświetleniowe drogi.

Nie projektuje się przebudowy istniejącego oświetlenia.

#### 6.5 Obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu drogowego

Na projektowanych do przebudowy odcinku drogi nie projektuje się zatok postojowych i autobusowych.

#### 6.6 Zieleń

Nie projektuje się wycinki drzew. Teren nie zajęty pod budowę chodnika projektuje się zagospodarować jako teren zieleni niskiej – trawniki.

#### 7 Technologia robót

Według Specyfikacji Technicznych.

Opracował :