

# OPIS TECHNICZNY

## DO PROJEKTU PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ PUBLICZNEJ

### - UL. ŻYTNIJ

### (DZ. NR 206/27; 198; 206/45) W M.SERBY

#### **1. Inwestor i dane ogólne:**

Gmina Głogów

Ul. Piaskowa 1

67-200 Głogów

Teren inwestycji objęty opracowaniem stanowią działki:

- ✓ 206/27; 198; 206/45 – obręb 0012 Serby, jedn. ewidencyjna 020302\_2 Głogów, powiat głogowski

Teren objęty projektem nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

#### **2. Podstawa opracowania.**

Zlecenie Inwestora.

#### **3. Materiały wyjściowe.**

- zlecenie Inwestora
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (DZ.U. nr 43 poz. 430 z 1999r.) z późniejszymi zmianami
- ustawa z dnia 07.07.1994 Prawo budowlane
- „Katalog powtarzalnych elementów drogowych (KPED)” - Transprojekt, Warszawa 1979 r.,
- uzgodnienia branżowe.
- pomiary inwentaryzacyjne
- kopia mapy sytuacyjnej w skali 1:500, pobrana z Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Głogowie

#### **4. Przedmiot opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi gminnej (dz. nr 206/27; 198; 206/45) – ul. Żytnej w m. Serby, gmina Głogów.

#### **Zakres inwestycji:**

- ✓ Przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni

- ✓ Przebudowa zjazdów
- ✓ Budowa dojazdów do furtek
- ✓ Regulacja wysokościowa istniejących wjazdów i pokryw uzbrojenia podziemnego
- ✓ Humusowanie terenów i pasów zieleni

## **5. Stan istniejący.**

### **5.1 Istniejący teren**

Przedmiotowa droga gminna publiczna – dz. nr 206/27; 198; 206/45 – położona jest w zachodniej części miejscowości Serby, gmina Głogów, powiat głogowski. Przebiega ona przez teren zabudowany – okoliczny teren stanowi zwarta zabudowa jednorodzinna. Dojazd do drogi gminnej stanowi od strony wschodniej ul. Ogrodowa.

Aktualnie na terenie przewidywanych robót budowlanych znajduje się droga z jezdnią o zmiennej szerokości ok. 3,5m - 4,0m i nawierzchni tłuczniowej. Niweleta drogi przebiega po istniejącym terenie.

*Szerokość pasa drogowego wynosi od 7,0m do 10,5m.*

### **5.2 Analiza szerokości pasa drogowego**

Ze względu na trudne warunki terenowe tj. wąski pas drogowy wynikający z istniejącego zagospodarowania terenu i bardzo bliską zabudowę mieszkalną konieczne jest wykonanie analizy przeprowadzonej w oparciu o §7.2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w związku z niespełnieniem wymogu §7.1 rozporządzenia w zakresie najmniejszej szerokości w liniach rozgraniczających ulicy klasy D, o przekroju jednojezdniowym, która powinna wynosić co najmniej 10 m.

Na odcinku objętym projektem występuje zawężenie szerokości pasa drogowego do 7,0m.

Szerokość drogi w liniach rozgraniczających przyjęta w projekcie zapewnia możliwość umieszczenia wszystkich elementów drogi i urządzeń z nią związanych, zatem jest tutaj spełniony warunek §6 rozporządzenia.

Przeanalizowano następujące zagadnienia:

- a) Wzajemne rozmieszczenie elementów drogi oraz urządzeń infrastruktury technicznej, w charakterystycznych przekrojach poprzecznych.

*W projekcie zachowano wszystkie wymagane przepisami parametry jezdni i urządzeń związanych z drogą.*

*Zaprojektowana szerokość jezdni tj. 4,5m zapewnia zlokalizowanie wszystkich elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej w istniejącym pasie drogowym – inwestycja nie wymaga poszerzenia pasa drogowego co znacznie zwiększyłoby koszty inwestycji a wejście w prywatne grunty mogłoby być przyczyną sporów społecznych.*

*W analizowanym przekroju przedmiotowej drogi zlokalizowano:*

- Elementy ulicy (jezdni, pobocza gruntowe, odwodnienie powierzchniowe)
- Urządzenia infrastruktury (sieć wodociągowa, sieć energetyczna, sieć telekomunikacyjna, kanalizacja sanitarna)

- b) Sposób etapowego i docelowego odwodnienia.

*Projektowana przebudowa drogi gminnej jest rozwiązaniem docelowym (w tym również docelowy sposób odwodnienia). Odwodnienie powierzchniowe projektowanej jezdni będzie realizowane dzięki układowi spadków poprzecznych oraz podłużnych, kierujących wody opadowe w tereny zielone w granicach pasa drogowego.*

- c) Sposób wysokościowego rozwiązania ulicy.

*Mniejsza szerokość linii rozgraniczających nie ma wpływu na wysokościowe ukształtowanie jezdni. Zaprojektowano odtworzenie istniejących spadków podłużnych (z ewentualną korektą do spadków normatywnych).*

- d) Wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia.

*Nie dotyczy przedmiotowej inwestycji – nie występuje tu wartościowe zadrzewienie.*

- e) Podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych.

*Nie dotyczy przedmiotowej inwestycji – nie występują grunty o małej nośności, tereny zalewowe jak również skomplikowane warunki gruntowe.*

- f) Podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza.

*Nie występują tu obiekty (w tym budynki) wymagające ochrony przed nadmiernym hałasem i zanieczyszczeniami powietrza. Zawężenie pasa drogowego nie będzie miało żadnego wpływu na oddziaływanie wibracjami, przy czym należy tutaj zaznaczyć, że w wyniku przeprowadzenia inwestycji zmniejszą się uciążliwości od wibracji, ze względu na budowę nowej, równej nawierzchni jezdni.*

## **5.2 Istniejące odwodnienie terenu.**

Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo spadkami poprzecznymi i podłużnymi poboczami w okoliczne tereny zielone w zakresie pasa drogowego.

## **5.3 Istniejące uzbrojenie terenu.**

W rejonie projektowanej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć wodociągowa,
- sieć energetyczna,
- sieć telekomunikacyjna,
- kanalizacja sanitarna,

## **6. Dane techniczne**

Charakterystyczne projektowane parametry techniczne:

- ✓ Droga gminna publiczna
- ✓ klasa drogi – D
- ✓ kategoria obciążenia ruchem – KR2
- ✓ prędkość projektowa – 30km/h
- ✓ szerokość jezdni drogi gminnej – 4,5m (z krawężnikami)÷5,0m

- ✓ nawierzchnia jezdni – betonowa kostka brukowa,
- ✓ oporniki – betonowe krawężniki 30x15cm ułożone „na płask”,
- ✓ promienie łuków – 10,0m÷18,0m,
- ✓ szerokość projektowanych dojazdów do furtek – min. 1,0m,
- ✓ nawierzchnia dojazdów do furtek – betonowa kostka brukowa,
- ✓ oporniki dojazdów do furtek – betonowe obrzeża 30x8cm,
- ✓ szerokość projektowanych zjazdów – 4,0m,
- ✓ nawierzchnia zjazdów – betonowa kostka brukowa.
- ✓ oporniki zjazdów - betonowe obrzeża 30x8cm,

## **7. Opis projektowanych rozwiązań**

Zaprojektowano przebudowę drogi gminnej na dz. nr 206/27; 198; 206/45 na odcinku ok. 287m w zakresie określonym na planie orientacyjnym oraz planach sytuacyjnych. Należy wprowadzić określone na planach sytuacyjnych drobne zmiany w przebiegu przedmiotowej drogi w planie jednocześnie zachowując istniejącą szerokość od 4,5m (z krawężnikami) do 5,0m.

Istniejącą konstrukcję jezdni z tłucznia rozebrać a następnie po uprzednim korytowaniu z profilowaniem podłoża ułożyć 25cm warstwę podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm, 5 cm podsypkę cementowo – piaskową 1:4 gr. 5cm oraz nawierzchnię z betonowej kostki brukowej gr. 8cm. Nawierzchnia posiadać będzie daszkowy lub jednostronny spadek poprzeczny równy 2%. Konstrukcję jezdni zaoporować betonowym krawężnikiem 30x15cm ułożonym „na płask” na ławie z betonu C12/15.

Odtworzyć istniejącą niweletę drogi – z ewentualnym obniżeniem tak aby zapewnić sprawny spływ wód opadowych oraz zapobiec przelewaniu się wód z pasa drogowego na okoliczne posesje.

Zaprojektowano dojeżdżania do furtek chodniki o szer. min. 1,0m o nawierzchni z bet. kostki brukowej gr. 8cm na 5 cm podsypce cem.-piask. 1:4 i 20cm warstwie podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm. Nawierzchnię zaoporować bet. obrzeżem 30x8cm na ławie z betonu C12/15 a od strony jezdni krawężnikiem betonowym 30x15 ułożonym „na płask” wyniesionym na 4cm w stosunku do nawierzchni.

Zaplanowano przebudowę istniejących zjazdów o szerokości 4,0m każdy i nawierzchni z bet. kostki brukowej gr. 8cm kolorowej na 5 cm podsypce cem.-piask. 1:4 i 20 cm warstwie podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm. Nawierzchnię zjazdów zaoporować krawężnikiem betonowym 30x15 ułożonym „na płask” wyniesionym na 4cm w stosunku do nawierzchni jezdni oraz na pozostałych krawędziach betonowym obrzeżem 30x8cm na ławie z betonu C12/15. Zjazdom nadać spadek poprzeczny w kierunku nawierzchni jezdni o wartości max. 5%.

Odtworzyć istniejącą niweletę drogi (z ewentualną korektą do spadków normatywnych) – tak aby zapewnić sprawny spływ wód opadowych oraz zapobiec przelewaniu się wód z pasa drogowego na okoliczne posesje.

W ramach inwestycji należy utworzyć pasy zieleni w miejscach określonych na planie zagospodarowania terenu – humusowanie 20cm warstwą ziemi urodzajnej z obsianiem mieszkanką traw.

### **Konstrukcja nawierzchni.**

#### **Konstrukcja nawierzchni jezdni:**

1. Betonowa kostka brukowa - gr. 8 cm,
2. Podsypka cem. - piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,

3. Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm – gr. 25 cm,

Konstrukcja nawierzchni dojazd do furtek/utwardzenia terenu/zjazdów:

1. Betonowa kostka brukowa - gr. 8 cm,
2. Podsypka cem. - piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,
3. Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm – gr. 20 cm,

Wszystkie materiały zastosowane przy inwestycji muszą posiadać atesty i być dopuszczone do stosowania. Wszystkie warstwy konstrukcyjne nawierzchni należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami.

**8. WEJŚCIA W GRUNTY OBCE**

Teren, na którym zostanie zrealizowana inwestycja stanowi w całości własność Inwestora.

**9. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU**

Stała organizacja ruchu po wykonaniu inwestycji w obrębie opracowania nie zmieni się.

**10. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA OBIEKTU , ODDZIAŁYWANIE NA DZIAŁKI SĄSIEDNIE**

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

W wyniku realizacji inwestycji nie zostanie zaburzona gospodarka wodna terenu – wody opadowe zostaną zagospodarowane w obrębie pasa drogowego.

Obszar oddziaływania obiektu, o którym mowa w art. 20 ust 1, pkt. 1c ustawy Prawo Budowlane obejmuje działki wskazane jako teren inwestycji tj. działki nr:

- ✓ **206/27; 198; 206/45 – obręb 0012 Serby, jedn. ewidencyjna 020302\_2 Głogów, powiat głogowski**

Inwestycja nie będzie mieć negatywnego wpływu i nie będzie oddziaływać na działki i tereny sąsiednie. Projektowane zagospodarowanie terenu i jego użytkowanie nie wpłynie na pogorszenie istniejącego stanu działek sąsiednich. Obszar oddziaływania przedmiotowej inwestycji zamyka się w granicach działek ujętych we wniosku.

**11. UWAGI**

- Przed rozpoczęciem prac budowlanych należy „wynieść geodezyjnie rozwiązania projektowe na teren budowy” aby zweryfikować zgodność rozwiązań sytuacyjno - wysokościowych przyjętych w projekcie z istniejącym terenem i jego zagospodarowaniem
- Prace prowadzić pod nadzorem właścicieli/zarządców czynnych sieci uzbrojenia terenu (osoby do tego uprawnione). Przed rozpoczęciem inwestycji Wykonawca ma obowiązek przejąć protokołarnie przejąć elementy uzbrojenia terenu od ich zarządców.

- Szczegółowy zakres prac został określony w przedmiarze robót stanowiącym integralną część SIWZ

*mgr inż. Paweł Ratuś*