

OPIS TECHNICZNY

Remont drogi powiatowej nr 1392F w obr. Lubno i Lubiszyn

I. Podstawa opracowania.

1. Zlecenie inwestora,
2. Mapa w wersji elektronicznej,
3. Doimiary wysokościowe,
4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tj. Dz.U. 2024 poz. 725 z późn. zm.);
5. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz.U. 2024 poz. 320);
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518);
7. Wizja lokalna.

II. Stan istniejący, położenie terenu.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obrębie Lubno i obr. Lubiszyn i obejmuje odcinek drogi powiatowej nr 1392F od skrzyżowania z drogą wojewódzka nr 130 do skrzyżowania z drogą gminna nr 002840F. Całość inwestycji mieści się w pasie drogowym drogi powiatowej.

Droga powiatowa w stanie istniejącym ma ok. 5,0m oraz przekrój drogowy. Nawierzchnia istniejącej drogi bitumiczna. Szerokość pasa drogowego zmienna od 14,0 do 18,5m. Brak oświetlenia drogowego.

W pasie drogowym drogi powiatowej zlokalizowana jest istniejąca sieć teletechniczna, sieć wodociągowa, elektroenergetyczna.

Przewidywane zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników.

Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarach Natura 2000 oraz nie jest zlokalizowana na obszarach chronionych. Projektowany remont jest zamierzeniem o małym stopniu skomplikowania i nie przewiduje się zagrożeń dla środowiska, higieny i zdrowia użytkowników.

Ochrona konserwatorska zabytków, rejestr zabytków, wpływ eksploatacji górniczej.

Teren nie jest objęty ochroną konserwatorską. Podczas prowadzenia robót budowlanych i ziemnych, w razie ujawnienia przedmiotu posiadającego cechy zabytku należy niezwłocznie powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i dalsze prace prowadzić wspólnie z nim.

Teren nie leży w strefie oddziaływań szkód górniczych.

Rozbiórka.

Brak.

III. Opis projektu.

1. Zakres w planie.

Projektuje się wykonanie remontu po istniejącej trasie nawierzchni drogi w granicach istniejącego pasa drogowego. Dokumentację sporządzono na mapie w skali 1:500.

Remont drogi powiatowej obejmuje odcinek od km 3+382 do km 6+909.

Droga powiatowa nr 1392F, parametry podstawowe:

- klasa drogi – L (lokalna);
- przekrój podstawowy 1/2 dwukierunkowy;
- prędkość projektowa 40 km/h;
- szerokość podstawowa jezdni 5,0m (2 pasy po 2,5m);
- pochylenie poprzeczne jezdni 2% (spadek daszkowy);
- pobocza gruntowe – szerokość podstawowa 0,75m;
- nawierzchnia jezdni – mieszanka mastyksowo-grysowa.

Na istniejącej nawierzchni drogi projektuje się wykonanie nakładki w postaci dwóch warstw bitumicznych. Pierwsza warstwa stanowi wyrównanie istniejącej nawierzchni drogi za pomocą betonu asfaltowego średniej grubości 5 cm, a druga warstwa stanowi warstwę ścieralną z mieszanki mastyksowo-grysowej gr. 3 cm.

Na włączeniach wykonać frezowanie pod włączenie technologiczne o długości min. 2,0 m.

Przed przystąpieniem do wykonywania wyrównania poprzecznego i podłużnego powierzchnia podbudowy powinna zostać oczyszczona z luźnego kruszywa, piasku oraz skropiona bitumem. Powierzchnię podbudowy, na której grubość warstwy wyrównawczej byłaby mniejsza od grubości minimalnej układanej warstwy wyrównawczej, należy sfrezować na głębokość pozwalającą na jej ułożenie. Maksymalna grubość układanej warstwy wyrównawczej nie powinna przekraczać 8 cm. Przy grubości przekraczającej 8 cm warstwę wyrównawczą należy wykonać w dwu lub więcej warstwach nie przekraczających od 6 do 8 cm.

Po obu stronach drogi pobocze gruntowe o szerokości standardowej 0,75 m.

2. Przekrój – konstrukcja

Poszczególne warstwy konstrukcji jezdni przedstawiają się następująco:

Konstrukcja dla remontu:

- | | |
|---|-----------------|
| • warstwa ścieralna – SMA8 | - gr. 3 cm, |
| • wyrównanie mieszanka betonu asfaltowego AC16W | - gr. śr. 5 cm. |
| • Istniejąca konstrukcja bitumiczna. | |

3. Kanał technologiczny.

Zgodnie z art. 39 ust. 6 (Dz.U. 2024 poz. 320) remont drogi nie wymaga konieczności realizacji kanału technologicznego.

4. Odwodnienie

Projektuje się ukształtowanie spadków poprzecznych drogi tak aby umożliwić powierzchniowy spływ wody w okalający teren pasa drogowego. Spadek podłużny zgodnie z istniejącym pochyleniem drogi. Wody opadowe zostaną rozsączone w obszarze pasa drogowego.

5. Infrastruktura podziemna.

Brak kolizji wysokościowych planowanego remontu z istniejącym uzbrojeniem terenu.

UWAGI KOŃCOWE:

- Wszystkie wyroby budowlane powinny posiadać atesty ITB i PZH, oraz być dopuszczone do stosowania w budownictwie na terenie RP;

- Roboty budowlano-montażowe winny być wykonywane przez wyspecjalizowane brygady pod stałym nadzorem budowlanym, zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, warunkami BHP i ochroną zdrowia oraz zasadami wiedzy technicznej;
- Wszelkie zmiany i odstępstwa od projektu należy uzgadniać z nadzorem autorskim
- Wszelkie wątpliwości dotyczące projektu należy uzgadniać z projektantem.

opracował
mgr inż. Robert Paciorek