

# OPIS TECHNICZNY

**dla dokumentacji technicznej zgłoszenia wykonania robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę pn. „Przebudowa ul. Bema w mieście Łańcut”**

## **1. Podstawa i zakres opracowania - pomocniczo.**

- 1.1. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz. U. 2016r. poz. 124 z późn. zm.))
- 1.2. Zlecenie inwestora przebudowy miasto Łańcut.

## **2. Dane wyjściowe.**

- 2.1. Mapa sytuacyjna w skali 1:500.
- 2.2. Pomiary w terenie.
- 2.3. Dane inwestora dotyczące oczekiwanych efektów.
- 2.4. Ruch lekki KRI
- 2.5. Prędkość projektowa 30km/h

## **3. Stan istniejący.**

Droga przebiega przez teren zabudowy jednorodzinnej i stanowi głównie drogę dojazdową do przyległych nieruchomości o małym natężeniu ruchu KRI i posiada następujące parametry:

- Pas drogowy zlokalizowany na działce 5139/1 posiada szerokość od 11,0-14,0m o odwodnieniu powierzchniowym na przyległe tereny.
- Nawierzchnia asfaltowa mocno popękana i zdeformowana, posiadające liczne wyboje oraz załamane krawędzie, jednorodna na całej szerokości stanowi jednolitą powierzchnię o nieregularnych spadkach podłużnych i poprzecznych.

## **4. Stan projektowany.**

### **4.1. Sytuacja.**

Planowane roboty nie będą wykraczały w żadnym przypadku poza istniejący zarys sytuacyjny poszczególnych elementów tj. nawierzchni.

Odcinki proste i łuki poziome zostały dostosowane do przebiegu istniejącego. Wszystkie elementy składowe układu sytuacyjnego zostały przedstawione na złączniku graficznym pt. Plan sytuacyjny.

### **4.2. Układ wysokościowy**

Układ wysokościowy na całej długości odcinka ulegnie zmianie jedynie o grubość konstrukcji nawierzchni, ponieważ planowany zakres robót polega jedynie na wzmocnieniu istniejącej nawierzchni.

### **4.3. Odwodnienie**

Odwodnienie pozostaje w stanie istniejącym.

### **4.4. Konstrukcja nawierzchni:**

Istniejąca nawierzchnia zostaje potraktowana jako ulepszone podłoże pod nową konstrukcję nawierzchni.

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- warstwa wiążąca wyrównawcza z AC 16W 100kg/m<sup>2</sup>
- warstwa ścieralna z AC 11S o gr. 4 cm

Konstrukcja chodnika:

- warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej o gr. 6 cm
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 o gr. 3 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie o gr. min. 15 cm
- warstwa wzmacniająca podłoże z kruszywa stabilizowanego cementem o wytrzymałości 1,5 - 2,5 MPa o gr. 15 cm

#### **4.5. Skrzyżowania i zjazdy:**

Na opracowywanym odcinku nie występują skrzyżowania a zjazdy zostaną przebudowane do wymaganych parametrów a ich nawierzchnia zostanie uzupełniona do rzędnych wykonanej nawierzchni.

#### **4.6. Infrastruktura obca w pasie drogowym:**

Na długości przebudowy drogi występują elementy infrastruktury technicznej. Nie przewiduje się przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej nie związanej z drogą.

#### **5. Emisja zanieczyszczeń.**

Przebudowa drogi nie będzie miała żadnego wpływu na natężenie ruchu pojazdów ani na jego strukturę w związku, z czym będzie w zasadzie neutralna w zakresie emisji zanieczyszczeń, a dzięki poprawie parametrów drogi poprzez zapewnienie płynności jazdy przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliwa oraz do znacznego obniżenia hałasu.

**Przebudowa drogi nie spowoduje wzrostu emisji zanieczyszczeń powyżej 20%**

#### **6. Wycinka drzew.**

Zakres robót przewidzianych przy przebudowie nie przewiduje wycinki drzew.

#### **7. Tereny ochrony konserwatorskiej.**

Teren na którym przebiega odcinek drogi przewidziany do przebudowy podlega ochronie konserwatorskiej.

#### **8. Obszary Natura 2000.**

Obszar na którym położony jest odcinek drogi przewidziany do przebudowy nie znajduje się w obszarze chronionym natura 2000 ani nie oddziałuje na taki obszar.