

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Załączniki

1. Oświadczenie
2. Kopia mapy zasadniczej

II. Część opisowa

1. Podstawa opracowania
2. Dane ogólne
 - 2.1 Określenie przedmiotu i zakresu inwestycji
 - 2.2 Uzasadnienie inwestycji
 - 2.3 Nazwa Inwestora
 - 2.4 Nazwa jednostki projektowania
3. Charakterystyka techniczna obiektu
4. Projektowane zagospodarowanie terenu
 - 4.1 Plan sytuacyjny
 - 4.2 Rozwiązanie wysokościowe
 - 4.3 Projektowane konstrukcje
5. Odwodnienie
6. Oznakowanie pionowe i poziome
7. Kolizje
8. Obszary chronione
9. Tereny górnicze
10. Ochrona środowiska
11. Zieleń
12. Zalecenia technologiczne

III. Część rysunkowa

- | | |
|----------------------|---------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1:25000 |
| 2. Plan sytuacyjny | skala 1:1000 |
| 3. Przekrój normalny | skala 1:50 |

I. ZAŁĄCZNIKI

Oświadczenie

Niniejszym oświadczam, że dokumentacja techniczna została sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej i jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

Umowa z Inwestorem na wykonanie projektu „**Modernizacja (przebudowa) drogi gminnej nr 106099L w m. Pliszczyn gmina Wólka. (dz nr 915)**”

- Kopia mapy zasadniczej,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (Dz.U.2018.1202 t.j. z dnia 2018.06.22),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno – użytkowym (Dz.U. Nr 130 poz. 1389),
- Rozporządzenie Ministra Transportu Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430),
- własne pomiary i inwentaryzacja w terenie.

2. Dane ogólne

2.1 Określenie przedmiotu i zakresu inwestycji

Przedmiotem planowanej inwestycji jest poprawa stanu technicznego drogi oraz właściwe odprowadzenie wód powierzchniowych.

Odcinek przeznaczony do remontu o długości 280 mb. Droga przeznaczona jest do obsługi lokalnego ruchu pojazdów i pieszych, mieszkańców przyległych posesji i miejscowości. Stanowi połączenie miejscowości Pliszczyn i Łysaków.

Jest to droga gminna klasy L, zlokalizowana na działce nr 915. Droga na odcinku od km 0+000 do km 0+280 posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 4,0 m. Droga ma przebieg regularny, nie wymagający korekty w planie sytuacyjnym.

W ciągu drogi usytuowane są zjazdy indywidualne o nawierzchni utwardzonej.

2.2 Uzasadnienie inwestycji

Celem niniejszej inwestycji jest wykonanie przebudowy drogi gminnej dla:

- poprawienia stanu nawierzchni jezdni i poboczy,
- poprawienia warunków odprowadzenia wód opadowych,
- dostępności komunikacyjnej,
- poprawienia parametrów technicznych,
- poprawienia bezpieczeństwa i komfortu ruchu.

Realizacja inwestycji podniesie bezpieczeństwo ruchu drogowego pojazdów i pieszych, a także przyczyni się do sprawniejszego odprowadzenia wód opadowych w celu właściwego odwodnienia nawierzchni.

2.3 Nazwa Inwestora

Inwestorem projektowanej inwestycji jest Gmina Wólka,
Jakubowice Murowane 8, 20-258 Lublin 62.

2.4 Nazwa jednostki projektowania

CONTI-TECH ul. Mickiewicza 8a/2, 21-100 Lubartów

3. Charakterystyka techniczna obiektu

1. Powierzchnia jezdni – 1120,0 m²,
2. Długość modernizowanego odcinka drogi – 280 m,
3. Szerokość projektowanej nawierzchni drogi – 4,0 m

Droga nr 106097LL stanowi połączenie dróg powiatowych. Rowy odwadniające są widoczne tylko w niewielkiej części po stronie skarpy lessowej. Po stronie lewej – przy terenach zalewowych, usytuowana jest skarpa o wysokości do 1,0m. Wody opadowe odprowadzane są na okoliczne tereny.

Droga na odcinku od km 0+000 do km 0+280 posiada nawierzchnię bitumiczną z licznymi ubytkami. Spadki poprzeczne nawierzchni skierowane są na prawą stronę w kierunku skarpy, co powoduje powstawanie zastoisk wody oraz zamulanie nawierzchni gruntami lessowymi.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

4.1 Plan sytuacyjny

Podstawowym zadaniem planowanej inwestycji jest poprawa stanu technicznego i właściwe odprowadzenie wód opadowych. Nie przewiduje się istotnych zmian w sposobie zagospodarowania terenu. Zakres robót obejmie odcinek od km 0+000,00 do km 0+280 oraz poprawę stanu technicznego nawierzchni na odcinku 0+280 do 0+316. Na odcinku 36 mb należy skorygować (odwrócić) spadek poprzeczny drogi na połowie szerokości jezdni. .

W przyjętych założeniach projektowych uwzględniono następujące parametry techniczne nowego rozwiązania:

Odcinek od km 0+000 do km 0+280

- szerokość jezdni – 4,0 m,
- szerokość poboczy – 0,5 m
- spadki poprzeczne drogi, – 2%,
- spadki poprzeczne poboczy, – 6%,

Odcinek od km 0+280 do km 0+316

- szerokość remontowanej jezdni – 2,0 m,
- spadek poprzeczny od -2% od 2%

Konstrukcja jezdni:

Po oczyszczeniu podbudowy bitumicznej, projektuje się ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego na całej szerokości jezdni celem nadania właściwych spadków poprzecznych. Grubość warstwy wyrównawczej zmienna od 1cm po stronie lewej do 12 cm po stronie prawej. Średnia grubość warstwy wyrównawczej AC 11W 6cm. Warstwa ścieralna AC 8S grubości 4 cm. Pobocza z kruszywa mineralnego łamanego 0/31,5mm średniej grubości 10cm na szerokości 0,5m.

Założenia konstrukcyjne przyjęto według wskazań inwestora.

4.2 Rozwiązanie wysokościowe

Zaprojektowano niweletę w oparciu o następujące założenia:

- wyrównanie profilu podłużnego i poprzecznego z korektą wysokościową,
- ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego
- dowiązanie istniejących wjazdów do nowej nawierzchni

4.3 Projektowane konstrukcje

Zaprojektowano następujące konstrukcje:

a) Zjazdy

- Istniejąca nawierzchnia

b) Jezdnia na odcinku 0+000 – 0+280

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8 S 50/70 o grubości 4 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 o grubości średnio 6 cm,
- pobocze z kruszywa mineralnego obustronne

c) Jezdnia na odcinku 0+280 – 0+316

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8 S 50/70 o grubości 4 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 o grubości średnio 3 cm,
- warstwa z kruszywa łamanego 0/31,5mm grubość 15 cm,
- pobocza z kruszywa mineralnego na dł. 36 mb str prawa

5. Odwodnienie

Odwodnienie utwardzonych nawierzchni odbywa się powierzchniowo.

Wody opadowe będą absorbowane przez przepuszczalną warstwę kruszywa na poboczach. Nadmiar wody zostanie skierowany poprzecznie do naturalnego trenu zalewowego.

6. Oznakowanie pionowe i poziome

Oznakowanie pionowe i poziome jest przedmiotem odrębnego opracowania.

7. Kolizje

Nie stwierdzono kolizji z żadnymi sieciami uzbrojenia terenu.

8. Obszary chronione

Przebudowywana droga jest położony poza obszarem objętym programem Natura 2000 i nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga konieczności i potrzeby ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania.

9. Tereny górnicze

Przebudowywana droga nie znajduje się na terenach objętych obszarami górniczymi.

10. Ochrona środowiska

Przebudowywana droga nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko i nie zachodzi potrzeba wykonania zabezpieczeń ochronnych z tego tytułu.

11. Zieleń

Miejsca przeznaczone do odtworzenia zieleńców należy uzupełnić warstwą humusu o gr. 5 cm, a następnie obsiać trawą.

12. Zalecenia technologiczne

Zaleca się aby:

- Ułożenie warstwy z betonu asfaltowego należy wykonać bez szwu podłużnego w osi jezdni:

Wszystkie nowe użyte do wykonania materiały i wyroby muszą posiadać niezbędne atesty i certyfikaty.

III. Część rysunkowa

- 1. Plan orientacyjny**
- 2. Plan sytuacyjny**
- 3. Przekrój normalny**

skala 1:25000

skala 1:1000

skala 1:50