

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Załączniki

1. Oświadczenie
2. Mapa do celów projektowych

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. Opis istniejącego stanu zagospodarowania terenu
5. Projektowane zagospodarowanie terenu
 - 5.1 Plan sytuacyjny
 - 5.2 Rozwiązanie wysokościowe
 - 5.3 Przekroje normalne i konstrukcyjne
 - 5.4 Projektowane konstrukcje
6. Odwodnienie
7. Oznakowanie pionowe i poziome
8. Urządzenia obce
9. Obszary chronione
10. Tereny górnicze
11. Ochrona środowiska
12. Bilans terenu
13. Zalecenia technologiczne

III. Część rysunkowa

- | | |
|-------------------------|------------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1:25 000 |
| 2. Plan sytuacyjny | skala 1:500 |
| 3. Przekroje normalne | skala 1:50 |
| 4. Profil podłużny | skala 1:100/1000 |
| 5. Przekroje poprzeczne | skala 1:100 |

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

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Umowa z Gminą Wólka, na wykonanie dokumentacji projektowej przebudowy (modernizacji) drogi gminnej nr KDD-G 112539L w miejscowości Turka
- Mapa do celów projektowych,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2018 poz. 1202 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1935),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz. U. 2013 poz.1129),
- 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 obserwacje w terenie.

2. Dane ogólne

2.1 Określenie przedmiotu i zakresu inwestycji

Przedmiotem planowanej inwestycji jest przebudowa (modernizacja) drogi gminnej nr 112539L położonej w m. Turka gmina Wólka. Jest to droga klasy L-lokalna.

Odcinek drogi gminnej planowany do przebudowy usytuowany jest na działkach Nr: 1533 i 1534/10 w m. Turka o długości 800m. Początek i koniec zakresu zlokalizowany jest w granicach istniejącej zabudowy od pasa drogowego drogi krajowej w kierunku lasu. Istniejąca nawierzchnia utwardzona kruszywem i destruktem bitumicznym ma szerokość 4,00 m.

Droga planowana do przebudowy zlokalizowana jest wśród zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej niskiej oraz pól uprawnych i zapewnia bezpośrednią obsługę komunikacyjną przyległych działek.

W ramach inwestycji zostaną przeprowadzone następujące roboty:

Zostanie wykonana nowa konstrukcja drogi gminnej w istniejącym pasie drogowym wraz z wykonaniem utwardzonych poboczy kruszywem mineralnym.

Podbudowa modernizowanej drogi zostanie wykonana metodą recyklingu wglębnego na zimno – metoda przebudowy dróg w dół. Wykonana zostanie warstwa podbudowy z mieszanki mineralno – cementowej MMC.

2.2 Uzasadnienie inwestycji

Celem niniejszej inwestycji jest wykonanie przebudowy drogi gminnej dla: poprawienia stanu nawierzchni, dostępności komunikacyjnej, parametrów technicznych oraz bezpieczeństwa ruchu.

Realizacja inwestycji zapewni bezpieczeństwo ruchu drogowego pojazdów i pieszych.

2.3 Nazwa Inwestora

Inwestorem projektowanej inwestycji jest Gmina Wólka.

2.4 Nazwa jednostki projektowania

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

3. Charakterystyka techniczna obiektu

Część drogi gminnej nr 112539 L

długość 800,00 m

szerokość nawierzchni zmienna od 4,00 do 5,00 m

Planowana do przebudowy droga posiada nawierzchnię utwardzoną destruktem bitumicznym na podbudowie z kruszywa kamiennego i gruzu betonowego.

4. Opis istniejącego stanu zagospodarowania terenu

Droga gminna na działkach o nr 1533, 1534/10 i 3151/1 w m. Turka przebiega przez tereny zwartej zabudowy jednorodzinnej niskiej i pól uprawnych.

Na całym odcinku projektowanej do przebudowy drogi nawierzchnia z destruktu jest w złym stanie technicznym. Na nawierzchni występują spękania, ubytki i przełomy sięgające podbudowy. Istniejąca warstwa destruktu posiada znaczne ubytki i zadołowania remontowane w latach ubiegłych przy użyciu kruszywa i destruktu. Przy prawej krawędzi jezdni wzdłuż całej drogi usytuowany jest kanał kanalizacji sanitarnej na głębokości około 2,5m. Grunt nasypowy nad kanałem nie został właściwie zagęszczony co skutkuje miejscowym osiadaniem i powstawaniem licznych zadołowań pobocza i nawierzchni. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo.

Teren jest uzbrojony. W pasie drogowym planowanej do przebudowy drogi znajdują się sieci:

- podziemna linia energetyczna,
- wodociągowa z przyłączami do budynków,
- kanalizacyjna
- telekomunikacyjna

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

5.1 Plan sytuacyjny

Podstawowym zadaniem planowanej inwestycji jest poprawa stanu technicznego drogi gminnej, a zatem poprawy bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych.

Planowany zakres przebudowy obejmuje przebudowę drogi na działkach o nr 1533, 1534/10 i 3151/1 na odcinku 800m. Początek i koniec zakresu zlokalizowany jest w granicach istniejącej zabudowy od pasa drogowego drogi krajowej w kierunku lasu. Część konstrukcji na odcinkach oznaczonych w części rysunkowej projektuje się do rozbiórki, odwiezienia na przysmę w celu składowania i po wykonaniu koniecznych robót ziemnych przeznacza się do ponownego wbudowania.

Na projektowanym odcinku drogi założono poszerzenia z kruszywa betonowego 0-63 mm o grubości 20 cm. Po wykonaniu poszerzeń na istniejącej jezdni należy wykonać warstwę wyrównawczą z kruszywa mineralnego 0-31,5 o grubości zmiennej. Następnie zostanie wykonany na głębokość 25 cm recykling głęboki na miejscu – proces technologiczny polegający na wykorzystaniu istniejącej nawierzchni po doziarnieniu jej kruszywem, dodaniu cementu, wymieszaniu go przy zachowaniu optymalnej wilgotności i z tak uzyskanej mieszanki wykonanie warstwy podbudowy w jednym ciągu technologicznym samobieżną maszyną frezującą i układającą. Na wykonywaną warstwę należy opracować receptę w celu wytworzenia mieszanki o wytrzymałości 2,5 MPa. Na warstwę podbudowy z recyklingu zaprojektowano:

- kruszywo mineralne stabilizowane mechanicznie 0-31,5 mm – 8 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 – 4 cm;
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 – 4 cm.

W przyjętych założeniach projektowych uwzględniono następujące parametry techniczne nowego rozwiązania:

- szerokość jezdni – 5,0 m, odc od km 0+000 do km 0+466
- szerokość jezdni – 4,0 m odc od km 0+476 do km 0+800
- spadek jezdni daszkowy – 2%,

Nie przewiduje się generalnej zmiany zagospodarowania terenu. Przyjęto szerokość jezdni 4,0 i 5,00 m i obustronne utwardzone kruszywem pobocza o szerokości 0,75 m z kruszywa mineralnego 0-31,5 mm o grubości 8 cm na projektowanej podbudowie. Na odcinku od km 0+466 do km 0+476 zaprojektowano zmienną przejściową szerokość jezdni od 5,0 do 4,0m.

5.2 Rozwiązanie wysokościowe

Nie przewiduje się znacznych zmian wysokościowych. Zaprojektowano niewielką korektę wysokościową niwelety w celu sprawniejszego odprowadzenia wód opadowych, a także utrzymanie istniejącej niwelety jezdni skorygowanej o grubość projektowanej warstwy ścieralnej i koniecznego wyrównania.

5.3 Przekroje normalne i konstrukcyjne

W przekrojach normalnych wyróżnić można jezdnię o szerokości 4 i 5 m o przekroju daszkowym. Nachylenie połówek jezdni w kierunku krawędzi posiada wartość 2%. Szerokość poboczy 0,75m lub ich brak uwarunkowana zmienną szerokością pasa drogowego. Szerokość poszerzeń w przekrojach normalnych wskazano jako symetryczną po obu stronach drogi.

Suma ich szerokości jest wartością konieczną do wykonania w danym przekroju. Z uwagi na konieczność wykorzystania istniejącej nawierzchni jako podbudowy i wymóg nieprzekraczania granic pasa drogowego projektuje się w zależności od przekroju poprzecznego jedno- lub obustronne poszerzenia. Oś projektowaną założono w osi pasa drogowego, po wytyczeniu poszerzeń zgodnie z wartościami podanymi w przekrojach normalnych należy przeprowadzić korektę sytuacyjną w celu uzyskania jak najpłynniejszego przebiegu drogi.

5.4 Projektowane konstrukcje

Zaprojektowano konstrukcję drogi gminnej dla kategorii ruchu KR2 i nośności 8 t/oś:

a) droga gminna :

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 – 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 – 4 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa mineralnego 0-31,5 – 8 cm
- warstwa doziarniająca z kruszywa mineralnego 0-31,5mm – zmienna
- warstwa podbudowy z kruszywa betonowego 0-63 – 20 cm
- recykling głęboki na miejscu

b) pobocza

- warstwa z kruszywa mineralnego 0-31,5 – 8 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa mineralnego 0-31,5 – 8 cm
- warstwa doziarniająca z kruszywa mineralnego 0-31,5mm – zmienna
- warstwa podbudowy z kruszywa betonowego 0-63 – 20 cm
- recykling głęboki na miejscu

b) zjazdy

- warstwa z kruszywa mineralnego 0-31,5 – zmienna

6. Odwodnienie

Odwodnienie dróg odbywa się powierzchniowo na przyległy teren w granicach pasa drogowego.

7. Oznakowanie pionowe i poziome

Szczegółowy opis oznakowania pionowego i poziomego dróg gminnych będzie zawarty w opracowaniu „Projekt stałej organizacji ruchu”.

8. Urządzenia obce

W pasie drogowym zlokalizowane są instalacje infrastruktury technicznej:, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa i kanalizacyjna z którymi nie stwierdzono kolizji.

9. Obszary chronione

Projektowane przedsięwzięcie jest położone 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.

10. Tereny górnicze

Projektowana droga nie znajduje się na terenach objętych obszarami górnictwami.

11. Ochrona środowiska

Przebudowane drogi nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko i nie zachodzi potrzeba wykonania zabezpieczeń ochronnych z tego tytułu.

12. Bilans terenu

Zakres robót związanych z przebudową nie wykracza poza granice wyznaczonego geodezyjnie pasa drogowego.

13. Zalecenia technologiczne

Warstwę ścierną należy wykonać w całości bez szwu podłużnego.

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

III. Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny
2. Plan sytuacyjny
3. Przekroje normalne
4. Profil podłużny
5. Przekroje poprzeczne

skala 1:25 000
skala 1:500
skala 1:50
skala 1:100/1000
skala 1:100