

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Załączniki

1. Oświadczenie

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 1:500 |
| 3. Przekroje poprzeczne | skala 1:100 |
| 4. Przekroje normalne | 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 pt „**Przebudowa (modernizacja) drogi wewnętrznej w miejscowości Rudnik, gm. Wólka – dz nr 497,**
- mapa do celów projektowych,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (tj. Dz.U. z 2020r. poz. 1333),
- 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 drogi wewnętrznej położonej w miejscowości Rudnik gm. Wólka.

Odcinek przeznaczony do przebudowy o łącznej długości 303,10 mb.

Droga przeznaczona jest do obsługi lokalnego ruchu pojazdów i pieszych, mieszkańców przyległych posesji.

Jest to droga zlokalizowana na działce nr 497 w m. Rudnik.

Droga o długości 303,1mb od km 0+000 do km 0+303,1 o stałej szerokości pasa drogowego, przebiegający w gęstej zabudowie budynków jednorodzinnych, posiadający podbudowę z kruszywa oraz destruktu bitumicznego.

Droga ma przebieg nieregularny, wymagający niewielkiej korekty w planie sytuacyjnym i profilu podłużnym.

W ciągu drogi usytuowane są zjazdy indywidualne o nawierzchni nieutwardzonej oraz nieliczne zjazdy o nawierzchni z kostki brukowej.

2.2 Uzasadnienie inwestycji

Celem niniejszej inwestycji jest wykonanie przebudowy drogi dla:

- poprawienia stanu nawierzchni jezdni i zjazdów,
- 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,
20-258 Lublin
Jakubowice Murowane 8

2.4 Nazwa jednostki projektowania

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

3. Charakterystyka techniczna obiektu

1. Powierzchnia przebudowanej jezdni – 1122 m²,
2. Szerokość projektowanej nawierzchni - 3,5 -5,0 m
3. Szerokość projektowanych lokalnie poboczy – 0,75 m.

Rowy odwadniające są widoczne tylko w nieznacznej części.
Wody opadowe odprowadzane są bezpośrednio na okoliczne tereny.
Istniejące pobocza są nieutwardzone, zaniżone w stosunku do istniejącej nawierzchni.

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 obejmuje:

- odcinek długości **303,1 mb** posiadający nawierzchnię z destruktu o szerokości zmiennej od 2,50 do 3,00m przebiegający w gęstej zabudowie

Z uwagi na niewielką szerokość pasa drogowego w przyjętych założeniach projektowych uwzględniono następujące parametry techniczne nowego rozwiązania:

Odcinki szerokości 5,0m o łącznej długości 114,1mb

- szerokość jezdni bitumicznej– 5,00 m,
- spadki poprzeczne drogi, – 2%,

Odcinki szerokości 3,5 m o łącznej długości 189mb

- szerokość jezdni bitumicznej – 3,50 m,
- szerokość poboczy utwardzonych kruszywem – 0,75 m
- spadki poprzeczne drogi, – 2%,
- spadki poprzeczne poboczy, – 6%,

Z uwagi na zmienną grubość istniejącej podbudowy oraz nieregularny jej przebieg, na odcinku początkowym od km 0+000 do km 0+144,5 projektuje się wykonanie poszerzeń drogi i wyrównanie istniejącej podbudowy kruszywem łamanym o zmiennej grubości.

Na odcinku od km 0+144,5 do 0+303,1 projektuje się rozebranie destruktu, wykonanie koryta ziemnego i nowej podbudowy.

Na odcinku długości 144,5 mb istniejące podłoże utwardzone kruszywem i destruktem należy oczyścić i wykorzystać jako dolną warstwę podbudowy. Na tym odcinku należy wykonać koryto ziemne na poszerzeniach grubości 30 cm i wykonać podbudowę z gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=2,5\text{MPa}$ grubości 15cm i ułożyć warstwę kruszywa kamiennego frakcji 0/31,5mm o grubości 15cm

Po wykonaniu poszerzeń, istniejącą podbudowę należy wzmocnić i wyrównać kruszywem kamiennym na całej szerokości.

Na odcinku długości 158,6 mb istniejące podłoże utwardzone kruszywem i destruktem należy rozebrać i przetransportować w miejsce wskazane przez Inwestora. Następnie należy wykonać koryto ziemne do zadanych rzędnych wysokościowych.

Po zakończonych robotach ziemnych należy wykonać podbudowę z gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=2,5\text{MPa}$ grubości 15cm.

Po wykonaniu podbudowy należy ułożyć warstwę kruszywa kamiennego frakcji 0/31,5mm o grubości 15cm

Po wykonaniu podbudowy drogi, przed ułożeniem warstw bitumicznych należy oczyścić podłoże.

Projektuje się wykonanie dwóch warstw bitumicznych:

- warstwy wiążącej z mieszanki mineralno-bitumicznej AC 11W 50/70 grubości 4cm
- warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno-bitumicznej AC 8S 50/70 grubości 3 cm..

Na skrzyżowaniu z drogą o nawierzchni bitumicznej projektuje się dowiązanie wysokościowe do stanu istniejącego.

Na zjazdach indywidualnych należy wykonać nawierzchnię z kruszywa dostosowaną wysokościowo do nawierzchni drogi.

Projektuje się wykonanie poboczy z kruszywa łamanego 0-31,5mm szerokości 0,75m na odcinkach o szerokości jezdni 3,5m.

4.2 Rozwiązanie wysokościowe

Nie przewiduje się znaczących zmian wysokościowych.

Na początku odcinka pierwszego projektowana niweleta zostanie dostosowana do istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi gminnej

Na końcu odcinka drugiego projektowana niweleta zostanie dostosowana do istniejącej nawierzchni.

4.3 Projektowane konstrukcje

Zaprojektowano następujące konstrukcje:

a) Zjazdy

- warstwa z kruszywa łamanego 0/31,5mm gr. do 15 cm,

b) Jezdnia na odcinku pierwszym 0+000 do 0+144,5

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8S 50/70 o grubości 3 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W o grubości 4 cm,
- warstwa z kruszywa łamanego 0/31mm grubości zmiennej
- warstwa z kruszywa łamanego 0/31mm grubości 15 cm na poszerzeniach
- grunt stabilizowany cementem o $R_m=2,5$ MPa grubości 15cm na poszerzeniach

c) Jezdnia na odcinku drugim 0+144,5 do 0+303,1

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8S 50/70 o grubości 3 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W o grubości 4 cm,
- warstwa z kruszywa łamanego 0/31mm grubości 15 cm,
- grunt stabilizowany cementem o $R_m=2,5$ MPa grubości 15cm

d) Pobocza na odcinkach o szerokości jezdni 3,5m

- warstwa z kruszywa łamanego 0/31mm grubości 7 cm,

5. Odwodnienie

Odwodnienie utwardzonych nawierzchni odbywa się powierzchniowo. Projektuje się lokalne odtworzenie rowów odwadniających lub skarp w celu prawidłowego odprowadzenia wód opadowych.

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 położona 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 górnictwami.

10. Ochrona środowiska

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

11. Zieleni

Nie projektuje się zmian w zagospodarowaniu terenów zieleni. Miejsca przeznaczone do odtworzenia zieleni należy uzupełnić warstwą humusu o gr. 5 cm, a następnie obsiać trawą.

12. Zalecenia technologiczne

Zaleca się aby:

- warstwę ścierną ułożyć bez łączeń podłużnych i poprzecznych.

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

III. Część rysunkowa

- | | |
|-------------------------|---------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1:25000 |
| 2. Plan sytuacyjny | skala 1:500 |
| 3. Przekroje poprzeczne | skala 1:100 |
| 4. Przekroje normalne | skala 1:50 |