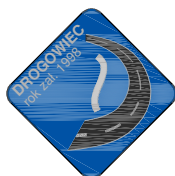


Jednostka projektowa:
drogowiec

Biuro Usług Projektowych

DROGOWIEC Biuro Usług Projektowych
ul. M. Rapackiego 19, 20-150 Lublin
(081) 469-15-45
biuro@drogowiec.info
www.drogowiec.info
Zlecenie Nr SIOLD/16/2019/ZM
 z dnia 03.09.2019r.

BRANŻA DROGOWA

 Data
 wrzesień 2019r.
Inwestor:
Gmina Jastków
ul. Chmielowa 3
21-002 Jastków
Zamierzenie budowlane:
Przebudowa drogi wewnętrznej
ozn. Nr ewid. 205/3, 205/35, 205/7, 205/43, 205/26
w miejscowości Dębówka o długości ok. 400 m
Stadium:

PROJEKT

BUDOWLANO - WYKONAWCZY

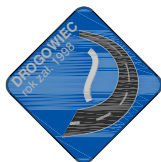
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO XXV
Lokalizacja inwestycji:
 Województwo – lubelskie
 Powiat – lubelski
 Gmina - Jastków
 Jednostka ewidencyjna: 060907_2 Jastków
 Obręb ewidencyjny: 0003 Dębówka Kolonia

Inwestycja położona na działkach numerach ewidencyjnych:
205/3, 205/35, 205/7, 205/43, 205/26, 307, 128/1

Skład Zespołu	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
BRANŻA DROGOWA			
Projektant	mgr inż. Robert Puliński	LUB/0077/POOD/03 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogi	
Asystent projektanta	mgr inż. Aleksandra Tuszewska		

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

OŚWIADCZENIE – BRANŻA DROGOWA.....	3
A. OPIS TECHNICZNY.....	4
1. Przedmiot i podstawa opracowania	4
1.1. Podstawa opracowania	4
1.2. Przedmiot inwestycji	4
1.3. Adres inwestycji	5
1.4. Inwestor	5
1.5. Jednostka projektowa	5
1.6. Dane personalne projektanta branży drogowej.....	5
2. Zakres opracowania.....	5
3. Stan istniejący	6
4. Stan projektowany	7
4.1. Rozwiązania sytuacyjne	7
4.2. Profil Podłużny	8
4.3. Przekroje poprzeczne	8
5. Przekroje konstrukcyjne	9
Przekrój konstrukcyjny nr 1 – projektowana konstrukcja nawierzchni drogi wewnętrznej	9
Przekrój konstrukcyjny nr 2 – regulacja wysokościowa istniejącego zjazdu z drogi serwisowej....	10
6. Urządzenia obce	10
7. Istniejąca organizacja ruchu	10
8. Projektowana organizacja ruchu	11
B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	12



drogowiec
Biuro Usług Projektowych

DROGOWIEC Biuro Usług Projektowych
ul. M. Rapackiego 19, 20-150 Lublin
☎ (081) 469-15-45
✉ biuro@drogowiec.info
www.drogowiec.info

OŚWIADCZENIE – BRANŻA DROGOWA

Zgodnie z art. 20 ust. 4 prawa budowlanego (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 1186) oświadcza się, iż praca projektowa pod nazwą: „**Przebudowa drogi wewnętrznej ozn. Nr ewid. 205/3, 205/35, 205/7, 205/43, 205/26 w miejscowości Dębówka o długości ok. 400 m**” w stadium projektu budowlano - wykonawczego jest wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej oraz zleceniem Nr SIOLD/16/2019/ZM z dnia 03.09.2019r. na opracowanie dokumentacji projektowej oraz jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Lublin, wrzesień 2019r.

.....
podpis projektanta



A. OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i podstawa opracowania

1.1. Podstawa opracowania

- Zlecenie Nr SIOLD/16/2019/ZM z dnia 03.09.2019r. na opracowanie dokumentacji projektowej na przebudowę drogi wewnętrznej ozn. Nr ewid. 205/3, 205/35, 205/7, 205/43, 205/26 w miejscowości Dębówka o długości ok. 400 m
- Mapa zasadnicza w skali 1:1000
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 1186)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz. 124)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2018 poz. 2068)
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. 2018 poz.1990)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity Dz. U. 2017, poz. 784)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 454)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.) wraz z załącznikiem Nr 1-4
- Pomiary geodezyjne
- Polskie Normy branżowe, uzgodnienia.

1.2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi wewnętrznej ozn. Nr ewid. 205/3, 205/35, 205/7, 205/43, 205/26 w miejscowości Dębówka o długości ok. 400 m zgodnie ze zleceniem Urzędu Gminy Jastków Nr SIOLD/16/2019/ZM z dnia 03.09.2019r. na wykonanie dokumentacji projektowej.



1.3. Adres inwestycji

Planowane przedsięwzięcie pod nazwą: „Przebudowa drogi wewnętrznej ozn. Nr ewid. 205/3, 205/35, 205/7, 205/43, 205/26 w miejscowości Dębówka o długości ok. 400 m” położone jest administracyjnie na terenie gminy Jastków w powiecie lubelskim, województwo lubelskie. Przedmiotowy odcinek drogi wewnętrznej położony jest w miejscowości Dębówka.

Inwestycja realizowana będzie na działkach o numerach ewidencyjnych:

Jednostka ewidencyjna: 060907 2 Jastków

Obręb ewidencyjny: 0003 Dębówka Kolonia

205/3, 205/35, 205/7, 205/43, 205/26, 307, 12/1

1.4. Inwestor

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

Gmina Jastków

ul. Chmielowa 3

21-002 Jastków

1.5. Jednostka projektowa

Niniejszy projekt został opracowany przez:

„Drogowiec – Biuro Usług Projektowych”

ul. M. Rapackiego 19

20-150 Lublin

1.6. Dane personalne projektanta branży drogowej

*mgr inż. Robert Puliński – uprawnienia budowlane Nr LUB/0077/POOD/03
do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogi*

2. Zakres opracowania

Przebudowa drogi wewnętrznej ozn. Nr ewid. 205/3, 205/35, 205/7, 205/43, 205/26 w miejscowości Dębówka o długości ok. 400 m swoim zakresem obejmuje:

- wykonanie nawierzchni drogi wewnętrznej z betonowej kostki brukowej gr. 8 cm o szerokości 4,0 m, na odcinku długości 398,36 m od km 0+015,35 do km 0+413,71 (zakres robót nawierzchniowych brukarskich)



- regulację wysokościową istniejącej nawierzchni zjazdu z drogi serwisowej na drogę wewnętrzną na odcinku od km 0+003,05 do km 0+015,20 (zakres robót nawierzchniowych bitumicznych); wykonanie wyrównania oraz warstwy ścieralnej w technologii mas bitumicznych
- regulację wysokościową istniejącego chodnika w ciągu drogi serwisowej o nawierzchni z betonowej kostki brukowej
- wykonanie obramowania nawierzchni drogi wewnętrznej z kostki brukowej za pomocą opornika betonowego 12x25 cm
- wykonanie obustronnego pobocza o szerokości 0,5 m umocnionego kruszywem łamanym 0/31,5 mm stabilizowanym mechanicznie grubości 25 cm
- wykonanie palisady betonowej 12x18x80 cm długości L=14,6 m po lewej stronie drogi wewnętrznej na odcinku od km 0+205,00 do km 0+219,60
- wykonanie umocnień skarp poprzez humusowanie wraz z obsianiem mieszanką traw
- wykonanie oznakowania pionowego i odtworzenie istniejącego oznakowania poziomego
- regulację wysokościową istniejącej studni kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w chodniku przy zjeździe z drogi serwisowej
- regulację wysokościową studni projektowanej kanalizacji sanitarnej wg odrębnego opracowania.

3. Stan istniejący

Planowane przedsięwzięcie do realizacji to przebudowa drogi wewnętrznej o długości ok. 400 m, położonej na działkach oznaczonych Nr ewid.: 205/3, 205/35, 205/7, 205/43, 205/26 w miejscowości Dębówka, obręb Dębówka Kolonia, gmina Jastków, powiat lubelski, województwo lubelskie.

Przedmiotowy odcinek drogi wewnętrznej położony jest na obszarze zabudowanym w miejscowości Dębówka. Istniejący pas drogowy drogi wewnętrznej posiada szerokość 5,0 – 5,5 m. W sąsiedztwie pasa drogowego drogi wewnętrznej występuje zwarta zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.

W stanie istniejącym droga wewnętrzna posiada nawierzchnię gruntową miejscami utwardzoną kruszywem oraz gruzem budowlanym. W ciągu przedmiotowego odcinka drogi wewnętrznej znajdują się liczne bramy wjazdowe na przyległe do pasa drogowego drogi wewnętrznej nieruchomości (w większości działki zabudowane).

Początek drogi wewnętrznej wg niniejszego opracowania (od strony południowo – zachodniej) posiada połączenie z drogą serwisową poprzez zjazd o nawierzchni bitumicznej. Koniec drogi wewnętrznej (od strony północno – wschodniej) posiada połączenie z drogą powiatową nr 2420L poprzez zjazd o nawierzchni z betonowej kostki brukowej.

W pasie drogowym drogi wewnętrznej zlokalizowano infrastrukturę techniczną w postaci doziemnej sieci elektroenergetycznej oraz słupów oświetleniowych. W ramach przebudowy drogi wewnętrznej nie przewiduje się wystąpienia kolizji z istniejącymi urządzeniami infrastruktury technicznej.

W pasie drogowym drogi wewnętrznej projektowana jest wg odrębnego opracowania kanalizacja sanitarna wraz z przyłączami do posesji. W ramach przebudowy drogi wewnętrznej nie przewiduje się wystąpienia kolizji z projektowaną siecią kanalizacji deszczowej.

4. Stan projektowany

4.1. Rozwiązania sytuacyjne

Oś projektowanej do przebudowy drogi wewnętrznej dowiązано do osi istniejącej drogi serwisowej, gdzie założono km 0+000,00. Początek przebudowy drogi wewnętrznej założono na granicy pasa drogowego drogi serwisowej, gdzie przyjęto km 0+019,35. Koniec przebudowy drogi wewnętrznej założono na granicy pasa drogowego drogi powiatowej nr 2420L, gdzie założono km 0+413,30. Zakres robót nawierzchniowych (brukarskich i bitumicznych) w związku z przebudową drogi wewnętrznej założono na odcinku od km 0+003,05 do km 0+413,71 gdzie:

- zakres robót bitumicznych na odcinku od km 0+003,05 do km 0+015,20
- zakres robót brukarskich na odcinku od km 0+015,20 do km 0+413,71.

Trasa projektowanej do przebudowy drogi wewnętrznej składa się z odcinków prostych i jednego łuku kołowego. Wykaz załomów trasy drogi wewnętrznej oraz ich współrzędne jak i parametry techniczne zaprojektowanego łuku poziomego przedstawiono w części rysunkowej – Rys. nr 2 Plan sytuacyjny.

Jezdnię drogi wewnętrznej zaprojektowano o szerokości 4,0 m i pochyleniu poprzecznym daszkowym 2%. Jezdnię drogi wewnętrznej zaprojektowano o nawierzchni z betonowej kostki brukowej gr. 8 cm obramowaną opornikiem betonowym 12x25 cm.

Na przedmiotowym odcinku drogi wewnętrznej zaprojektowano obustronne pobocze o szerokości 0,5 m umocnione kruszywem łamanym 0/31,5 mm stabilizowanym mechanicznie gr. 25 cm.

Początek drogi wewnętrznej wg niniejszego opracowania (od strony południowo – zachodniej) posiada połączenie z drogą serwisową poprzez zjazd o nawierzchni bitumicznej na odcinku od km 0+003,05 (krawędź drogi serwisowej) do km 0+015,20. Z uwagi na konieczność dowiązania wysokościowego projektowanej niwelety drogi wewnętrznej do istniejącej nawierzchni zjazdu zaprojektowano regulację wysokościową nawierzchni bitumicznej zjazdu poprzez wykonanie całopowierzchniowego frezowania gr. 4 cm i wykonania warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego na uprzednio ułożonej warstwie wyrównawczej z betonu asfaltowego. Roboty nawierzchniowe należy wykonać w istniejącej geometrii zjazdu. Dodatkowo należy wykonać regulację wysokościową istniejącego chodnika z betonowej kostki brukowej wraz z obramowaniem (krawężnikiem betonowym i opornikiem).

Po lewej stronie drogi wewnętrznej na odcinku od km 0+205,00 do km 0+219,60 zaprojektowano palisadę betonową 12x18x80 cm długości L=14,6 m.

Odwodnienie projektowanej drogi wewnętrznej będzie funkcjonować w sposób powierzchniowy poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne, dzięki którym wody opadowe z nawierzchni jezdni odprowadzone będą na przyległy teren zielony w graniach pasa drogowego.

4.2. Profil Podłużny

Niweletę drogi wewnętrznej zaprojektowano opisowo w stosunku do istniejącego profilu drogi. Początek projektowanej niwelety w km 0+003,05 dowiązano wysokościowo do istniejącej krawędzi nawierzchni jezdni drogi serwisowej. Koniec projektowanej niwelety dowiązano wysokościowo do końca istniejącej nawierzchni zjazdu z drogi powiatowej nr 2420L.

Zaprojektowano niweletę drogi wewnętrznej o pochyleniu podłużnym od 0,3% do 1,9%. W miejscach załamania niwelety o różnicy około 1% i większej zaprojektowano łuki pionowe (parametry łuków przedstawiono w części rysunkowej Rys. nr 3 Profil podłużny).

4.3. Przekroje poprzeczne

Przekroje poprzeczne wykonano w celu określenia ilości mas ziemnych, ilości plantowania skarp oraz do przedstawienia miejsc charakterystycznych, w których

występują elementy związane bezpośrednio z przebudowywaną drogą. Przekroje poprzeczne sporządzono w skali 1:100 (Rys. nr 5).

Przekroje poprzeczne wyznaczono w miejscach przekroi geodezyjnych. Współrzędne w przekrojach poprzecznych przedstawiono w poniższej tabeli.

Współrzędne przekrojów poprzecznych w osi drogi			
Numer przekroju	Kilometraż przekroju	Współrzędne geodezyjne	
		X (N)	Y (E)
1	2	3	4
<u>1</u>	<u>0+019,35</u>	5683026,58	8394022,83
<u>2</u>	<u>0+031,94</u>	5683036,66	8394030,39
<u>3</u>	<u>0+051,82</u>	5683053,02	8394041,68
<u>4</u>	<u>0+069,00</u>	5683067,19	8394051,40
<u>5</u>	<u>0+092,77</u>	5683086,80	8394064,83
<u>6</u>	<u>0+116,44</u>	5683106,33	8394078,21
<u>7</u>	<u>0+137,61</u>	5683123,80	8394090,17
<u>8</u>	<u>0+160,04</u>	5683142,30	8394102,85
<u>9</u>	<u>0+183,97</u>	5683162,04	8394116,37
<u>10</u>	<u>0+207,51</u>	5683181,46	8394129,67
<u>11</u>	<u>0+227,74</u>	5683198,15	8394141,10
<u>12</u>	<u>0+252,51</u>	5683218,58	8394155,10
<u>13</u>	<u>0+274,79</u>	5683236,94	8394167,74
<u>14</u>	<u>0+298,40</u>	5683256,38	8394181,13
<u>15</u>	<u>0+325,15</u>	5683278,41	8394196,30
<u>16</u>	<u>0+347,35</u>	5683296,71	8394208,87
<u>17</u>	<u>0+374,45</u>	5683318,99	8394224,30
<u>18</u>	<u>0+397,82</u>	5683338,21	8394237,60

5. Przekroje konstrukcyjne

Przekrój konstrukcyjny nr 1 – projektowana konstrukcja nawierzchni drogi wewnętrznej

- 8 cm - warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej (kolor szary)
- 3 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego C_{90/3} utrwalonej mechanicznie
- 15 cm - warstwa mrozochronna z mieszanki kruszywa związanego cementem C_{1,5/2}

Przekrój konstrukcyjny nr 2 – regulacja wysokościowa istniejącego zjazdu z drogi serwisowej

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 jak dla KR1
- śr. 13 cm - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11S 50/70 jak dla KR1

UWAGA:

Szczegółowe informacje dotyczące technologii wykonywania poszczególnych warstw konstrukcyjnych jak i niezbędne wymagania, które należy spełnić na etapie wykonawstwa znajdują się w odrębnej części niniejszego projektu – Szczegółowe Specyfikacje Techniczne.

6. Urządzenia obce

Nie przewiduje się wystąpienia kolizji z istniejącymi urządzeniami infrastruktury technicznej w związku z przebudową przedmiotowego odcinka drogi wewnętrznej.

Na przedmiotowym odcinku drogi wewnętrznej opracowany jest projekt budowy kanalizacji sanitarnej (wg odrębnego opracowania) wraz z przyłączami do posesji. W związku z przebudową drogi wewnętrznej należy uwzględnić regulację wysokościową studni projektowanej kanalizacji sanitarnej do rzędnych projektowanej nawierzchni jezdni drogi wewnętrznej.

Lokalizację istniejących sieci przyjęto na podstawie inwentaryzacji sytuacyjnej przedstawionej na mapie zasadniczej. Przed przystąpieniem do prac ziemnych związanych z przebudową drogi wojewódzkiej należy obowiązkowo przeprowadzić lokalizację istniejących sieci w terenie, z wykorzystaniem map zawierających inwentaryzację geodezyjną istniejących sieci oraz wykonać przekopy kontrolne.

7. Istniejąca organizacja ruchu

W stanie istniejącym zjazd z przedmiotowej drogi wewnętrznej na drogę serwisową oznakowany jest znakiem pionowym A-7. Na zjeździe zlokalizowano przejście dla pieszych oznakowane znakami pionowymi D-6 oraz oznakowaniem poziomym P-10 wraz z linią warunkowego zatrzymania złożoną z prostokątów P-14. Dodatkowo występuje oznakowanie poziome w postaci linii warunkowego zatrzymania złożoną z trójkątów P-13 oraz linii krawędziowej P-7d.

Ponadto na drodze serwisowej oraz na drodze powiatowej nr 2420L w obrębie zjazdów na drogę wewnętrzną występuje oznakowanie poziome w postaci linii segregacyjnych i krawędziowych.

8. Projektowana organizacja ruchu

W nawiązaniu do przyjętych rozwiązań projektowych zaprojektowano oznakowanie pionowe i poziome, w zakresie którego zaprojektowano:

- znaki pionowe D-46 „droga wewnętrzna” wskazujące wjazd na drogę wewnętrzną oraz D-47 „koniec drogi wewnętrznej” oznaczające wyjazd na drogę publiczną
- znaki pionowe B-43 i B-44 wyznaczające strefę ograniczonej prędkości do 30 km/h
- odtworzenie istniejącego oznakowania poziomego na zjeździe z drogi serwisowej na drogę wewnętrzną (z uwagi na roboty bitumiczne); należy wykonać oznakowanie poziome w postaci linii P-7d, P-13, P-10 oraz P-14.



B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Plan orientacyjny	skala 1:25 000	Rys. nr 1
Plan sytuacyjny	skala 1:1000	Rys. nr 2
Profil podłużny	skala 1:100/1000	Rys. nr 3
Przekroje normalne szczegóły konstrukcyjne	skala 1:50, 1:20	Rys. nr 4
Przekroje poprzeczne	skala 1:100	Rys. nr 5

