

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Część opisowa

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot inwestycji
3. Istniejący stan zagospodarowania
4. Projektowane zagospodarowanie terenu
5. Rozwiązania projektowe
 - 5.1 Droga w planie sytuacyjnym
 - 5.2 Profile podłużne
 - 5.3 Przekrój normalny
 - 5.4 Konstrukcja jezdni
 - 5.5 Chodniki
 - 5.6 Włazy kanałowe
6. Parametry obiektu
7. Zieleń
8. Odwodnienie
9. Usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem podziemnym
10. Dane o wpisie do rejestru zabytków oraz o ochronie środowiska
11. Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu - stała organizacja ruchu.
12. Szczegółowe specyfikacje techniczne.

II. Część rysunkowa

- | | |
|--|----------------------|
| 1. Rys. nr 1 - Orientacja | skala 1 : 10000 |
| 2. Rys. nr 2 - Projekt zagospodarowania terenu | skala 1 : 500 |
| 3. Rys. nr 3 - Plan sytuacyjny | skala 1 : 500 |
| 4. Rys. nr 4 - Przekroje normalne | skala 1 : 50, 1 : 20 |
| 5. Rys. nr 5 - Profile podłużne | skala 1 : 500 : 50 |
| 6. Rys. nr 6 - Przekroje poprzeczne | skala 1 : 100 |

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - „Prawo budowlane”, tekst jednolity (Dz. U. Nr 207 poz. 2016 z 2003 roku) z późniejszymi zmianami.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2003 r., Nr 120, poz. 1133, z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. 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. z 2004 r., Nr 130, poz. 1389),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2004 r., Nr 202, poz. 2072, z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r., Nr 43, poz. 430, z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r., Nr 63, poz. 735, z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908, z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r., Nr 170, poz. 1393, z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenia 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. z 2003 r., Nr 220, poz. 2181, z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r., Nr 177, poz. 1729).
- Obowiązujące normy, przepisy, katalogi i instrukcje
- Umowa z inwestorem: Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie na zaprojektowanie i wykonanie drogi dojazdowej do Izby Skarbowej i Urzędu Skarbowego w Lublinie.
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500,
- Pomiary i obserwacje w terenie.
- Warunki techniczne na zabezpieczenie sieci teletechnicznej wydane przez Telekomunikację Polską, pismo nr TOTTESBU/MR-II/14.05/12
- Warunki techniczne dla sieci teletechnicznej Netia S.A., pismo nr DUU-E-C-12-101-WT (TMD-U-005/03/2012)
- Warunki techniczne na zabezpieczenie sieci wodociągowej wydane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Lublinie Sp.z o.o., pismo nr KT/5004-357/2012.
- Warunki techniczne na zabezpieczenie i przełożenie sieci elektroenergetycznych wydane przez PGE Dystrybucja S.A. Oddział w Lublinie, pismo nr 5365/RM/TS/2012.
- Stanowisko Rady Dzielnic Czechów Południowy
- Notatka służbowa sporządzona dnia 21.06.2012r.

- Notatka służbowa sporządzona dnia 19.04.2012r.
- Warunki dotyczące wykorzystania istniejącego oświetlenia do oświetlenia projektowanej drogi dojazdowej wydane przez Wydział Utrzymania i Remontów, pismo nr UR-OS-I.7012.5.2012
- Uzgodnienie dokumentacji projektu przebudowy świetlenia drogi dojazdowej do budynku Izby Skarbowej przy ul. Smorawińskiego.

2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa drogi dojazdowej od km rob. 0+000.00 (od skrzyżowania z ul. Szeligowskiego) do km rob. 0+090.80 (do istniejących krawężników). Szczegółowy zakres prac obejmuje:

- demontaż istniejącej drogi z płyt betonowych,
- przebudowę oświetlenia ulicznego,
- zabezpieczenie w niezbędnym zakresie urządzeń obcych kolidujących z projektowanymi elementami,
- budowę drogi dojazdowej do Izby Skarbowej i Urzędu Skarbowego.

3. Istniejący stan zagospodarowania

Przedmiotowa ulica zalicza się do drogi gminnej, w kat. KD - droga dojazdowa. Obecnie ulica posiada nawierzchnię z drogowych płyt betonowych.

Istniejąca droga dojazdowa posiada odwodnienie za pomocą wpustów kanalizacji deszczowej zlokalizowanych po obu stronach istniejącej drogi. Całość inwestycji znajduje się na terenie gminy miasto Lublin

Na uzbrojenie terenu składają się: sieć wodociągowa, telekomunikacyjna, gazowa (nieczynna), kanalizacja wodociągowa i sanitarna, elektryczna, oświetlenie uliczne.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

Zaprojektowano ulicę miejską o szerokości 6m, o przekroju jednostronnym (2%) na całej długości, skierowanym w stronę pasa zieleni, pomiędzy projektowaną drogą dojazdową a ul. Szeligowskiego. W miejscu włączenia drogi dojazdowej z płyt betonowych do ul. Młodej Polski zaprojektowano pas zieleni z przecinającym go chodnikiem, z płytek chodnikowych, jako kontynuacja istniejącego chodnika. Szczegóły przedstawia rys. nr 2.

5. Rozwiązania projektowe

Wykaz przewidzianych prac:

- rozbiórka elementów ulic: krawężniki, chodnik
- rozbiórka istniejącej drogi dojazdowej z płyt betonowych
- wykonanie koryta pod konstrukcję nowej nawierzchni drogi
- budowa drogi dojazdowej
- połączenie istniejącego chodnika z płytek chodnikowych 35x35 oraz przełożenie nawierzchni z kostki przy projektowanym przejściu dla pieszych
- regulacja wysokościowa infrastruktury technicznej uzbrojenia podziemnego

5.1 Droga w planie sytuacyjnym

Przebudowywana ulica składa się zarówno z odcinków prostych jak i z krzywoliniowych. Promienie łuków wynoszą od 7m (promień łuku wewnętrznego drogi dojazdowej) oraz 8m (promień łuku zewnętrznego oraz w osi drogi).

Początek zakresu opracowania zlokalizowany został w okolicy włączenia się drogi dojazdowej do ul. Szeligowskiego w km rob. 0+000.00, koniec zaś w miejscu istniejących krawężników w km 0+092.80.

Trasa projektowanej drogi dojazdowej przebiega po linii prostej z załamaniem w:

- km 0+017.22
- $\alpha=90^{\circ}00'00''$
- R=8.00m
- T=8.00m
- z=3.31m

Promienie łuków przy skrzyżowaniu drogi dojazdowej z drogą p. poź. wykraglono promieniem o R=6m.

Sytuację przedstawia rysunek nr 3

5.2 Profil podłużny

Niweletę drogi dojazdowej zaprojektowano w osi drogi w nawiązaniu do rzędnych istniejących. Nowa niweleta drogi dojazdowej została zaprojektowana tak, aby sprawnie odprowadzić wodę z jezdni. Zostały wprowadzone łuki pionowe w miejscu różnicy spadków powyżej 1%. Zastosowano łuki pionowe wypukłe o promieniu R=300m oraz 600m oraz wklęsłe o R=300m. Spadki niwelety wahają się w granicy 0.85% - 6%. Na profilu schematycznie została oznaczona lokalizacja istniejących wpustów oraz studzienek kanalizacji deszczowej.

Szczegóły przedstawia rys. nr 6

5.3 Przekrój normalny

Droga dojazdowa charakteryzuje się parametrami:

- przekrój jednostronny 2%
- szerokość jezdni drogi dojazdowej wynosi 6m (dwa pasy po 3m)

5.4 Konstrukcja jezdni

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S 50/70	4 cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70	8 cm
- Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5	20 cm
- Warstwa ulepszanego podłoża (grunt stabilizowany cementem o $R_m=1.5$ MPa)	15cm
	<hr/>
	47 cm

Konstrukcja nawierzchni chodnika:

- Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej	6 cm
- Podsypka cementowo – piaskowa (1:4)	3 cm
- Podbudowa zasadnicza z piasku stabilizowanego cementem $R_m=1,5$ MPa	10 cm
	<hr/>
	19 cm

Konstrukcja nawierzchni chodnika z drogowych płytek drogowych

– Warstwa ścieralna z drogowych płytek betonowych	5 cm
– Podsypka cementowo – piaskowa (1:4)	3 cm
– Podbudowa zasadnicza z piasku stabilizowanego cementem $R_m=1,5$ MPa	10 cm
	18 cm

5.5 Chodniki

Lokalizację projektowanych chodników, o nawierzchni z kostki betonowej, o gr. 6cm oraz z płytek betonowych 35x35 przedstawiono na Rys. nr 2, szczegóły na Rys. nr 4. Istniejące chodniki oraz zakres przebudowy należy dowiązać do projektowanej niwelety.

5.6 Włazy kanałowe

Istniejące włazy kanałowe na studniach rewizyjnych, zlokalizowanych w jezdni ulicy na przebudowywanym odcinku należy wyrównać do poziomu nowej niwelety ulic. Stropy i włazy studni w projektowanym układzie drogowym należy dostosować do planowanego obciążenia ruchem (min. 40t) – zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez MPWiK Sp. z o.o. w Lublinie..

6. Parametry obiektu

• Wykonanie warstwy wiążąca AC16W 50/70	689 m ²
• Wykonanie warstwy ścieralnej AC8S 50/70	689 m ²
• Wykonanie warstwy podbudowy z krusz. łam. stab. mech.	689 m ²
• Wykonanie warstwy ulepszonego podłoża	760 m ²
• Powierzchnia chodnika do przełożenia z betonowej kostki brukowej	20 m ²
• Powierzchnia chodnika z kostki betonowej	22.5 m ²
• Długość obrzeży 6x20	42 m
• Długość krawężnika 15x30	198 m
• Długość krawężnika zaniżonego 15x22	7m

7. Zieleń

Szczegółowy zakres pracy związany z pracami związanymi z odtworzeniem trawników oraz usunięciem kolidującego drzewa oraz krzewu przedstawia projekt branży zieleni.

8. Odwodnienie

Odwodnienie ulic będzie zapewnione powierzchniowo do istniejącej kanalizacji deszczowej po wykonaniu regulacji wysokościowej istniejących wpustów deszczowych.

9. Usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem podziemnym

Sieć energetyczna

Usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem (trasą oświetlenia ulicznego) stanowi odrębne opracowanie. Należy dowiązać wysokościowo urządzenia naziemne instalacji podziemnych do projektowanego zagospodarowania terenu.

Sieć teletechniczna

Kolidującą kanalizację teletechniczną pod projektowanym ciągiem jezdnią należy zabezpieczyć ławą z pianobetonu przy zachowaniu minimum 0,7m głębokości przykrycia licząc od planowanej nawierzchni do górnej nawierzchni zabezpieczanej kanalizacji.

10. Dane o wpisie do rejestru zabytków oraz o ochronie środowiska

Na obszarze projektowanej drogi nie występują obiekty znajdujące się w spisie zabytków oraz objętych ochroną. Sama droga także nie figuruje w rejestrze zabytków.

11. Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu - stała organizacja ruchu

Zmiany w stałej organizacji ruchu przedstawia projekt stałej organizacji ruchu, który stanowi integralne opracowanie.

12. Szczegółowe specyfikacje techniczne.

Integralną część projektu stanowią szczegółowe specyfikacje techniczne, w których podano warunki techniczne wykonania i odbioru dla wszystkich robót wchodzących w zakres budowy.

Opracowała:

II. Część rysunkowa

1.	Rys. nr 1 - Orientacja	skala 1 : 10000
2.	Rys. nr 2 - Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 500
3.	Rys. nr 3 - Plan sytuacyjny	skala 1 : 500
4.	Rys. nr 4 - Przekroje normalne	skala 1 : 50, 1 : 20
5.	Rys. nr 5 - Profile podłużne	skala 1 : 500 : 50
6.	Rys. nr 6 - Przekroje poprzeczne	skala 1 : 100