

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

- CZĘŚĆ OPISOWA -

- 1.0. Opis techniczny.
 - 1.1. Podstawa opracowania.
 - 1.2. Przedmiot i zakres opracowania.
 - 1.3. Stan istniejący.
 - 1.3.1. Warunki gruntowo - wodne.
 - 1.4. Rozwiązania projektowe.
 - 1.4.1. Parametry techniczne.
 - 1.4.2. Dane geodezyjne.
 - 1.4.3. Geometria.
 - 1.4.4. Rozwiązanie wysokościowe.
 - 1.4.5. Przekroje normalne.
 - 1.5. Projektowane konstrukcje nawierzchni.
 - 1.6. Organizacja ruchu.
 - 1.7. Odwodnienie.
 - 1.8. Uwarunkowania realizacji inwestycji.
 - 1.9. Uwagi i zalecenia.
 - 1.9.1. Opinie i uzgodnienia.
 - 1.10. Kolejność realizacji inwestycji.
 - 1.11. Przedmiar robót.
 - 1.12. Obliczenia tabelaryczne.

- CZĘŚĆ GRAFICZNA -

Spis zawartości:

Rys. nr 1	- Plan orientacyjny	skala 1 : 10000
Rys. nr 2	- Plan sytuacyjny	skala 1 : 500
Rys. nr 3	- Profil podłużny	skala 1 : 50/500
Rys. nr 4	- Przekroje normalne	skala 1:50
Rys. nr 5	- Plan sytuacyjny – uzbrojenie terenu	skala 1 : 500
Rys. nr 6	- Plansza robót rozbiórkowych	skala 1 : 500
Rys. nr 7	- Przekroje poprzeczne robót ziemnych	skala 1 : 150/150

O P I S T E C H N I C Z N Y

Roboty objęte niniejszym opracowaniem projektowym zgodne są z wspólnym słownikiem zamówień CPV.
Grupa robót: Roboty w zakresie konstruowania, fundamentowania oraz wykonywania nawierzchni autostrad i dróg.

KOD CPV: 45233000-9

1.1 Podstawa opracowania.

Podstawą opracowania jest:

- Umowa zawarta z Inwestorem,
- Inwentaryzacja terenu objętego inwestycją wykonana przez PPW „DRO-KOM” Paweł Zienkiewicz,
- Zaktualizowana mapa zasadnicza do celów opiniodawczych zaktualizowana wysokościowo przez geodetę uprawnionego Sławomira Nowaczyńskiego,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. „W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” wraz z późniejszymi zmianami,

1.2. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest przebudowa ulicy dojazdowej w Myszyńcu.

W zakres opracowania wchodzi dla branży drogowej: projekt wykonawczy, SST, kosztorysy, przedmiary robót.

1.3. Stan istniejący.

- Funkcja terenu

Teren pod projektowaną inwestycję pełni funkcję pasa drogowego dla ulicy dojazdowej o szer. od 10,00m do 23,00m.

Ulica dojazdowa posiada nawierzchnię gruntową. Włączenie do drogi powiatowej wykonane jest z betonu asfaltowego w okrawężnikowaniu na zasadzie zjazdu publicznego o szer. 5,00m

- Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, powiat ostrołęcki, gmina Myszyńiec, miasto Myszyńiec, jednostka ewidencyjna 141508_4 – Myszyńiec, obręb ewidencyjny 0007 – Myszyńiec, nr ewid. działek: 807/46, 807/15, 807/25, 807/28.

- Zagospodarowanie terenu

Na terenie przeznaczonym pod projektowaną inwestycję zlokalizowane jest uzbrojenie techniczne terenu:

- kablowa linię nN - oświetleniowa,
- kanalizacja sanitarna,
- kable teletechniczne,
- wodociągi,

Zainwestowanie:

W obrębie inwestycji zlokalizowana jest:

- rozproszona zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna - niska,
- oświetlenie uliczne,

Zieleń:

Występuje jako niska (trawy, krzewy) oraz wysoka drzewa.

Skrzyżowania

Nie występują.

Zjazdy

Zjazdy o nawierzchni gruntowej.

Obiekty

Nie występują.

Przepusty

Nie występują.

1.3.1. Warunki gruntowo - wodne.

Warunki gruntowo-wodne

1. W bezpośrednim podłożu gruntowym występuje piaski humusowe o miąższości do 10cm,
2. Poniżej występują piaski drobne o grubości warstwy nawierconej 100cm,
3. Głębokość przemarzania gruntu wynosi 1,0 m p.p.t.,

4. Warunki wodne na całym obszarze są dobre, wody gruntowej nie stwierdzono do głębokości 1,10m p.p.t..

Na odcinku ulicy dojazdowej występują nawierzchnie gruntowa ulepszona warstwą kruszywa naturalnego o grub. do 10cm.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r., w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z dnia 27 kwietnia 2012r.), warunki gruntowe określono jako proste, a obiekt zaklasyfikowano do pierwszej kategorii geotechnicznej.

1.4.Rozwiązania projektowe.

1.4.1. Parametry techniczne.

Parametry techniczne obiektu dobrano na podstawie Obwieszczenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 29 stycznia 2016r. poz. 124 „, w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”

- klasa techniczna – „D”,
 - prędkość projektowa – 30 km/h,
 - kategoria ruchu – KR-2,
 - szer. jezdni: 5,00m,
 - szer. chodników 1,50m
 - szer. wydzielonej kolorystycznie powierzchni chodników w ciągu pieszo – jezdni 1,50m,
 - szer. zjazdów indywidualnych 4,00m,
-
- Przebieg projektowanych osi jezdni dostosowano do ukształtowania istniejących pasów drogowych,
 - Załamania trasy projektowanej osi jezdni drogi opisano w układzie współrzędnych geodezyjnych i oznaczono odpowiednio od w1 do w7,

1.4.2. Dane geodezyjne.

Podstawą opracowania geodezyjnego jest mapa do celów opiniodawczych w wersji elektronicznej.

Dane współrzędnych X, Y wierzchołków załamania tras projektowanych osi jezdni ulicy opisano na rysunku nr 2.

Nr	X	Y
w1	5916097,55	7523933,33
w2	5916154,38	7523997,20
w3	5916177,37	7524020,31
w4	5916189,90	7524033,66
w5	5916199,03	7524043,26
w6	5916211,22	7524054,06
w7	5916225,94	7524067,46

Uwaga! Opisane współrzędne sczytano z mapy zasadniczej w wersji elektronicznej.

1.4.3. Geometria.

Tyczenie krawężników, obrzeży, ścieku oraz krawędzi zjazdów należy wykonać poprzez naliczenie współrzędnych punktów charakterystycznych przez geodetę obsługującego budowę obiektu zgodnie z rysunkiem nr 2 lub po wytyczeniu osi jezdni ulicy zastosować metodę domiarów prostokątnych do osi wytyczonych na podstawie współrzędnych od w1 do w7.

Załamanie krawędzi jezdni wyokrąglono łukiem $R=5,00m$.

Do wykonania łuku należy stosować krawężniki łukowe.

Łuki osi jezdni w planie

Nie występują.

1.4.4. Rozwiązanie wysokościowe.

Rozwiązanie wysokościowe opracowano uwzględniając istniejącą nawierzchnię bitumiczną jezdni zjazdu publicznego z drogi powiatowej ul. Kolejowej oraz rzędne bram do posesji.

Pomiar wysokościowy istniejącego terenu został zaktualizowany przez geodetę uprawnionego Sławomira Nowaczyńskiego.

Na podstawie w/w pomiaru opracowano profil jezdni:

- pochylenia podłużne profilu od 0,402% do 3,080%,

Łuki w profilu

Nie występują.

1.4.5. Przekroje normalne (poprzeczne).

odc. od km 0 + 000,00 do km 0 + 005,00

- jezdni szer. 5,00m,
- przekrój poprzeczny jezdni od istniejącego na krawędzi nawierzchni zjazdu publicznego z ulicy Kolejowej do jednostronnego 2%,
- prawostronny chodnik przykrawężnikowy szer. 1,50m przechodzący w ciąg pieszo jezdni w pasie wydzielonym kolorystycznie do ruchu pieszych,
- spadek poprzeczny chodnika 2% w kierunku krawężnika przechodzącego w linię ścieku ulicznego,

odc. od km 0 + 005 do km 0 + 165,93

- ciąg pieszo – jezdni szer. 6,50m,
- przekrój poprzeczny jednostronny 2% dla ciągu jezdni w kierunku ścieku i pieszego jednostronny 2% w kierunku ścieku,
- ciąg jezdni szer. 5,00m,
- ciąg pieszy szer. 1,50m,

odc. od km 0 + 165,93 do km 0 + 170,85

- ciąg pieszo – jezdni szer. od 6,50m do 20,00m,
- przekrój poprzeczny jednostronny 2% do 0,5% dla ciągu jezdni w kierunku ścieku i pieszego jednostronny 2% w kierunku ścieku,
- ciąg jezdni szer. od 5,00m do 18,50m,
- ciąg pieszy szer. 1,50m,

odc. od km 0 + 170,85 do km 0 + 185,85

- ciąg pieszo – jezdni szer. 20,00m (plac do zawracania),
- przekrój poprzeczny jednostronny 2% dla ciągu jezdni i 0,5% dla placu do zawracania w kierunku ścieku i pieszego jednostronny 2% w kierunku ścieku,
- ciąg jezdni szer. 18,50m,

- ciąg pieszy szer. 1,50m,

Uwaga zjazdy o szerokości 4,00m – indywidualne zostały wydzielone kolorystycznie.

1.5. Projektowane konstrukcje nawierzchni.

Przy projektowaniu konstrukcji nawierzchni wykorzystano konstrukcje przedstawione w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r., z późniejszymi zmianami oraz KATALOG TYPOWYCH KONSTRUKCJI

NAWIERZCHNI PODATNYCH I PÓLSZTYWNYCH

Załącznik do zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.

Jezdnie, zjazdy, ciąg jezdny, plac do zawracania:

- betonowa kostka brukowa, grub. 8cm – beżowa, (kolor szary),
- podsypka cem. – piask. 1:4, grub. 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 20cm o $I_s=1,00$ ($C_{100/0}$),
- warstwa stabilizująca podłoże gruntowe z kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 10cm o $I_s=1,00$,

Uwaga! dopuszcza się za zgodą Inspektora nadzoru zastosowanie kruszywa łamanego o innych parametrach niż w niniejszym projekcie.

Chodniki, ciąg pieszy:

- betonowa kostka brukowa, grub. 8cm (kolor czerwony),
- podsypka cem. – piask. 1:4, grub. 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 20cm o $I_s=1,00$ ($C_{100/0}$),
- warstwa stabilizująca podłoże gruntowe z kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 10cm o $I_s=1,00$,

Uwaga! dopuszcza się za zgodą Inspektora nadzoru zastosowanie kruszywa łamanego o innych parametrach niż w niniejszym projekcie.

W projekcie zastosowano krawężniki betonowe o wym. 15x30cm na ławach z bet. cem. C12/15 z oporem oraz obrzeża betonowe o wym. 8x30cm na ławach z bet. cem. C12/15 z oporem.

1.6. Organizacja ruchu.

Nie ulega zmianie w stosunku do stanu istniejącego.

1.7. Odwodnienie.

Odwodnienie zaprojektowano jako powierzchniowe za pośrednictwem ścieku ulicznego do kanalizacji deszczowej w ulicy Kolejowej.

1.8. Uwarunkowania realizacji inwestycji.

Przed przystąpieniem do robót drogowych należy:

- wyciąć kolidujące z inwestycją drzewa,
- przesunąć kolidujący z inwestycją słupki teletechniczny,

1.9. Uwagi i zalecenia.

- Roboty zlokalizowane na przecięciu z uzbrojeniem podziemnym należy wykonywać ręcznie po uprzednim zgłoszeniu robót właścicielom mediów.
- Należy wyregulować armaturę podziemnych urządzeń uzbrojenia technicznego terenu do projektowanych rzędnych pod nadzorem właścicieli mediów,
- W przypadku zniszczenia osnowy geodezyjnej, Wykonawca wznowi osnowę na własny koszt.
- Należy przewidzieć w wycenie prac budowlanych roboty związane z odtworzeniem zniszczeń istniejącej infrastruktury w czasie trwania budowy.
- Roboty technologiczne dostosować do warunków otaczającego terenu.
- Roboty budowlane nie należy wykonywać w miesiącach zimowych i w trudnych warunkach atmosferycznych.

1.9.1. Opinie i uzgodnienia.

Nie dotyczy.

1.10. Kolejność realizacyjna inwestycji.

- zabezpieczenie terenu budowy, wprowadzenie oznakowania na czas budowy,
- wycinka drzew i usunięcie karpiny,
- wykonanie wykopów,
- wykonanie nasypów,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni drogowych,
- roboty wykończeniowe,
- uprzątnięcie terenu,

1.11. Przedmiar robót.

Przedmiar robót stanowi odrębne opracowanie wchodzące w skład kompleksowej dokumentacji projektowej niniejszej inwestycji.

1.12. Obliczenia tabelaryczne.

Tabela objętości robót ziemnych

PIKIETAŻ	POWIERZCHNIA		OBJĘTOŚĆ		ZUŻYCIE		NADMIAR	BILANS
	WYKOP	NASYP	WYKOP	NASYP	NA	MIEJSCU		
0.00	2.47	0.22						0.00
			7.32	0.69	0.69	6.63		
3.00	2.41	0.24				6.63		6.63
			32.05	5.27	5.27	26.78		
20.00	1.36	0.38				33.41		33.41
			30.06	7.11	7.11	22.95		
38.00	1.98	0.41				56.36		56.36
			21.29	2.97	2.97	18.32		
47.00	2.75	0.25				74.67		74.67
			47.61	3.42	3.42	44.19		
65.00	2.54	0.13				118.86		118.86
			48.10	3.60	3.60	44.50		
85.00	2.27	0.23				163.36		163.36
			45.41	3.42	3.42	41.99		
104.00	2.51	0.13				205.35		205.35
			56.30	1.60	1.60	54.70		
124.00	3.12	0.03				260.05		260.05
			70.78	0.28	0.28	70.49		
143.00	4.33	0.00				330.54		330.54
			80.58	0.00	0.00	80.58		
160.00	5.15	0.00				411.12		411.12
			86.70	0.42	0.42	86.28		
172.00	9.30	0.07				497.40		497.40
			94.46	2.56	2.56	91.89		
185.85	4.34	0.30				589.29		589.29
RAZEM			620.64	31.35				