

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

- CZĘŚĆ OPISOWA -

- 1.0. Opis techniczny.
 - 1.1. Podstawa opracowania.
 - 1.2. Przedmiot 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.

- 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

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.

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 Myszyniec, miasto Myszyniec, jednostka ewidencyjna 141508_4 – Myszyniec, obręb ewidencyjny 0007 – Myszyniec, 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 opiniotwórczych 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

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

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

- ciąg pieszo – jezdny 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 jezdny 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 – jezdny 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 jezdny 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 – bezfazowa, (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 technologicznie 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,