

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

- CZĘŚĆ OPISOWA -

- 1.0. Opis techniczny robót budowlanych.**
 - 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 poprzeczne.**
 - 1.4.6. 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.**

- 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	- Przekrój normalny (poprzeczny)	skala 1 : 50
Rys. nr 5	- Przekroje poprzeczne robót ziemnych	skala 1 : 150/150
Rys. nr 6	- Plansza zbiorcza uzbrojenia	skala 1 : 500

OPIS TECHNICZNY ROBÓT BUDOWLANYCH

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,
- Mapa zasadnicza do celów opiniodawczych wydana przez Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej Starostwa Powiatowego w Ostrołęce zaktualizowana wysokościowo przez Geodetę uprawnionego Sławomira Nowaczyńskiego, nr upr. 12074,
- 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 Zawiszy Czarnego w Myszyńcu**.

Odcinek objęty przebudową od km 0 + 000,00 do km 0 + 084,83.

1.3. Stan istniejący.

- Funkcja terenu

Teren pod projektowaną inwestycję stanowi pas drogi gminnej. Przedmiotowa droga pełni rolę lokalnego połączenia drogowego. Drogę gminną zaklasyfikowano pod względem technicznym do klasy technicznej „D” – dojazdowa.

- Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, powiat ostrołęcki, gmina Myszyniec, jednostka ewidencyjna 141508_4 Myszyniec miasto, obręb ewidencyjny 0007 – Myszyniec, nr ewid. działek: 179/11, 1077, 1038.

- Zagospodarowanie terenu

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

- słupy energetyczne,
- wodociągi,
- napowietrzne linie energetyczne,
- sieci energetyczne,
- kanalizacja sanitarna,
- kanalizacja teletechniczna,

Zainwestowanie:

W obrębie inwestycji zlokalizowana jest:

- rozproszona zabudowa jednorodzinna,

Zieleń:

Nie występuje.

Jezdnie

Występują jako gruntowa ulepszona warstwa kruszywa naturalnego grub. 10cm.

Skrzyżowania

Nie występują w myśl przepisów o ruchu drogowym.

Zjazdy

Występują jako gruntowe.

Obiekty

Nie występują.

Przepusty

Nie występują.

1.3.1. Warunki gruntowo - wodne.

Warunki gruntowo-wodne

1. gleba i nasypy niekontrolowane o grubości warstwy do 0,30m,
2. piaski średnie,
3. głębokość przemarzania gruntu wynosi 1,0 m p.p.t.,
4. woda gruntowa występuje na głębokości powyżej 1,00m p.p.t.,

Wnioski:

1. Warunki wodne są przeciętne. Stan zwierciadła wody gruntowej zależy od pory roku i opadów atmosferycznych.
2. Grunty w podłożu zaklasyfikowano do grupy nośności G-1.

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 Rozporządzenia 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.

Przyjęto:

- klasę techniczną drogi – „D” - dojazdowa,
 - prędkość projektową – 30 km/h,
 - kategoria ruchu – KR-1-2,
 - szer. jezdni – 5,00m,
 - szer. chodników (przykrawężnikowych) – 2,00m,
 - szer. zjazdów indywidualnych - 5,00m z skosami 1mx1m,
-
- Przebieg projektowanej jezdni ulicy dostosowano do ukształtowania istniejącego pasa drogowego,

- Załamania trasy projektowanej osi jezdni ulicy opisano w układzie współrzędnych geodezyjnych i oznaczono odpowiednio od w1 do w3,

1.4.2. Dane geodezyjne.

Podstawą opracowania geodezyjnego jest mapa do celów projektowych wydana przez Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej Starostwa Powiatowego w Ostrołęce w wersji elektronicznej i papierowej.

Dane współrzędnych X, Y wierzchołków załamania trasy projektowanej osi jezdni opisano na rysunku nr 2.

Nr	X	Y
w1	5916679.36	7522557.57
w2	5916709.37	7522580.97
w3	5916749.58	7522604.87

Uwaga! Opisane współrzędne zostały odczytane z mapy zasadniczej do celów projektowych w wersji elektronicznej.

1.4.3. Geometria.

Tyczenie tras krawędzi jezdni i poboczy należy wykonać naliczając współrzędne punktów charakterystycznych przez geodetę obsługującego inwestycję zgodnie z rysunkiem nr 2 lub po wytyczeniu osi jezdni drogi zastosować metodę domiarów prostokątnych do wytyczonej osi.

Łuki w planie

Łuków w osi jezdni nie wpisano.

Do wyokrąglenia załamania krawężników jezdni zastosowano łuki o promieniu: $R=3m$, $R=5m$.
Dla zjazdów w miejscach połączenia jezdni ze zjazdami zastosowano skosy $1m \times 1m$.

1.4.4. Rozwiązanie wysokościowe.

Rozwiązanie wysokościowe opracowano uwzględniając pomiar wysokościowy istniejącego terenu, który został zaktualizowany na zlecenie Projektanta.

Na podstawie w/w pomiaru opracowano profil podłużny jezdni ulicy:

- Pochylenia podłużne profilu 0,578%,

Łuki w profilu

Łuków pionowych w profilu ulicy nie wpisano.

1.4.5. Przekroje poprzeczne – robót ziemnych.

Przekroje poprzeczne robót ziemnych wg. rys. nr 5.

1.4.6. Przekroje normalne (poprzeczne).

odc. od km 0 + 000,00 do km 0 + 079,30

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy po 2%,
- obustronne chodniki przykrawężnikowe o szer. 2,00m,
- spadek poprzeczny chodników 2%,
- zjazdy indywidualne szer. 5,00m,

odc. od km 0 + 079,30 do km 0 + 084,83

- jezdnia szer. od 5,00m do 12,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od daszkowego po 2% do jednostronnego,
- obustronne chodniki przykrawężnikowe o szer. 2,00m do km0+082,90,
- spadek poprzeczny chodników 2%,
- zieleń przykrawężnikowa od km0+082,90 do km0+084,83,

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

Jezdnia:

- warstwa ścieralna z AC11, asfalt D50/70, grub. 4cm,
- warstwa wiążąca z AC16, asfalt D50/70, grub. 4cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 20cm o $I_s=1,00$ ($C_{50/30}$),
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 15cm o $I_s=1,00$,

Zjazdy indywidualne:

- 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 $I_s=1,00$ ($C_{50/30}$),
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 15cm o $I_s=1,00$,

Chodniki:

- betonowa kostka brukowa grub. 6cm – kolor szary,
- podsypka cem.-piask. 1:4 grub. 3cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 10cm o $I_s=1,00$ ($C_{50/30}$),

W projekcie zastosowano krawężniki betonowe o wymiarach 15x30cm oraz obrzeża betonowe o wymiarach 8x30cm. Powyższe należy posadzić na ławach z oporem z betonu cem. C12/15.

UWAGA!

Koryto pod konstrukcję należy wykonać nie dopuszczając do rozluźnienia gruntu w podłożu ani do nasączenia wodą.

Roboty należy wykonywać odcinkami umożliwiającymi zagęszczenie podłoża i uzupełnienie koryta warstwami konstrukcyjnymi na bieżącej roboczej.

Nie dopuszcza się pracy w okresach zimowych i trudnych warunkach atmosferycznych oraz przy wysokim zwierciadle wody gruntowej.

1.6. Organizacja ruchu.

Stanowi odrębne opracowanie.

1.7. Odwodnienie.

Odwodnienie zaprojektowano jako powierzchniowe w teren pasa drogowego.

Woda opadowa z terenu niniejszego obiektu nie będzie płynęła na tereny działek sąsiadujących z niniejszym obiektem budowlanym.

1.8. Uwarunkowania realizacji inwestycji.

Nie występują.

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,
- Za niedokładności mapy, nie zainwentaryzowane urządzenia lub źle zainwentaryzowane projektant nie ponosi odpowiedzialności. Odpowiada za mapę Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej z którego zasobów została pobrana mapa.
- W przypadku zniszczenia osnowy geodezyjnej, Wykonawca robót budowlanych 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.

1.10. Kolejność realizacyjna inwestycji.

- zabezpieczenie terenu budowy, wprowadzenie oznakowania na czas budowy,
- wykonanie wykopów,
- wykonanie nasypów,
- ustawienie krawężników i obrzeży,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni,
- roboty wykończeniowe,
- uprzątnięcie terenu,

1.11. Przedmiar robót.

Stanowi odrębne opracowanie.

UWAGA!

Obliczenia tabelaryczne do rys. nr 5 z uwzględnieniem projektowanych konstrukcjami drogowych:

- tabela objętości robót ziemnych,