

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.**

BIOZ

- CZĘŚĆ GRAFICZNA –

Spis zawartości:

Rys. nr 1	- Plan sytuacyjny	skala 1 : 1000
Rys. nr 2	- Plan sytuacyjny	skala 1 : 1000
Rys. nr 3	- Plan sytuacyjny	skala 1 : 1000
Rys. nr 4	- Plan sytuacyjny	skala 1 : 1000
Rys. nr 5	- Profil podłużny	skala 1 : 100/1000
Rys. nr 6	- Profil podłużny	skala 1 : 100/1000
Rys. nr 7	- Przekroje normalne (poprzeczne)	skala 1 : 50
Rys. nr 8	- Przekroje poprzeczne robót ziemnych	skala 1 : 150/150
Rys. nr 9	- 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,
- Decyzja lokalizacji inwestycji celu publicznego,
- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach,
- Mapa zasadnicza do celów projektowych w wydana przez Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej Starostwa Powiatowego w Ostrołęce zaktualizowana 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 **budowa drogi gminnej w miejscowości Białusny Lasek.**

Budowa drogi obejmuje ciąg dróg gminnych:

- wewnętrznej drogi gminnej od km 0 + 000,00 do km 2 + 514,57
- drogi gminnej nr 250814W od km 0 + 000,00 do km 1+774,89

W zakres opracowania wchodzi dla branży drogowej: projekt budowlany, stała organizacja ruchu, SST, kosztorysy, przedmiar robót.

1.3. Stan istniejący.

- Funkcja terenu

Teren pod projektowaną inwestycję składa się z dwóch pasów drogowych ciągu dróg gminnych: wewnętrznej i nr 250814W.

Drogi gminne zaklasyfikowano pod względem technicznym do klasy technicznej „D” – dojazdowe.

- Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, powiat ostrołęcki, Gmina Myszyniec, jednostka ewidencyjna 141508_5, obręb ewidencyjny 0001 – Białusny Lasek, nr ewid. działek: **235, 80/5, 73/1, 80/3, 221, 74/1, 75/8, 79/1, 75/7, 75/12, 75/9, 79/3, 75/10, 76/3, 88/1, 93/3, 94/1, 88/2, 89/1, 101/1, 90, 223, 91/3, 103/1, 91/5, 224, 92/1, 108/1, 109/1, 119/1, 86/1, 121, 87, 129/1, 227, 184/1, 204/3, 228, 198/1, 199/1, 229, 230, 201/1, 202/1, 208/1, 203/1, 203/2**, obręb ewidencyjny 0018 – Zdunek, nr ewid. działek: **17/1, 16, 15/1, 18/1, 238/1**.

- Zagospodarowanie terenu

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

- słupy energetyczne,
- wodociągi,
- sieci teletechniczne,
- kable energetyczne,

Zainwestowanie:

W obrębie inwestycji zlokalizowana jest:

- rozproszona zabudowa zagrodowa,
- obiekty rolnicze,
- pola uprawne,
- tereny leśne,

Zieleń:

Występuje jako niska (trawy, zakrzaczenia), karpy drzew.

Skrzyżowania

Nie występują w myśl przepisów o ruchu drogowym.

Zjazdy

Nie występują.

Obiekty

Nie występują.

Przepusty

Występują pod koroną pasa drogowego.

Droga gminna wewnętrzna:

- km 0 + 052,00 przepust rurowy,
- km 0 + 651,70 przepust rurowy,
- km 1 + 152,00 przepust rurowy,

Droga gminna nr 250814W:

- km 0 + 123,20 przepust rurowy,
- km 1 + 616,10 przepust rurowy,

1.3.1. Warunki gruntowo - wodne.

Warunki gruntowo-wodne

Droga gminna wewnętrzna:

Od km 0 + 000,00 do km 2 + 200,00

1. Warstwa żwirowa o grubości od 0,06m do 0,10m (ulepszenie nawierzchni gruntowej),
2. W bezpośrednim podłożu gruntowym występuje piaski humusowe od 0,30m do 0,70m,
3. Poniżej występują piaski drobne o grubości warstwy od 0,70m do 1,10m,
4. Głębokość przemarzania gruntu wynosi 1,0 m p.p.t.,
5. Warunki wodne są przeciętne. Wodę gruntową stwierdzono na głębokości od 1,30m do 1,40m p.p.t.. Zmienny stan zalegania wody gruntowej zależy od pory roku i opadów atmosferycznych.

Grunty na w/w odcinku zaklasyfikowano do grupy nośności G-3.

Od km 2 + 200,00 do km 2 + 514,57

1. Warstwa żwirowa o grubości od 0,06m do 0,10m (ulepszenie nawierzchni gruntowej),
2. Poniżej występują piaski drobne o grubości warstwy od 1,40m,
3. Głębokość przemarzania gruntu wynosi 1,0 m p.p.t.,
4. Warunki wodne są przeciętne. Wody gruntowej nie stwierdzono na głębokości 1,40m p.p.t..

Grunty na w/w odcinku zaklasyfikowano do grupy nośności G-1.

Droga gminna nr 250814W:

Od km 0 + 000,00 do km 0 + 850,00

1. Warstwa żwirowa o grubości od 0,06m do 0,10m (ulepszenie nawierzchni gruntowej),
2. W bezpośrednim podłożu gruntowym występuje nasypy budowlane oraz piaski humusowe o grubości warstwy do 0,20m,
3. Poniżej występują piaski drobne o grubości warstwy od 1,20m,
4. Głębokość przemarzania gruntu wynosi 1,0 m p.p.t.,
5. Warunki wodne są przeciętne i złe. Wodę gruntową nawiercono na odcinku od km 0+020,00 do km 0 + 130,00 na głębokości 1,10m na dalszym odcinku nie stwierdzono wody gruntowej do głębokości 1,40m p.p.t..

Grunty na w/w odcinku zaklasyfikowano do grupy nośności G-1.

Od km 0 + 850,00 do km 1 + 774,89

1. Warstwa żwirowa o grubości od 0,06m do 0,10m (ulepszenie nawierzchni gruntowej),
2. W bezpośrednim podłożu gruntowym występuje piaski humusowe od 0,20m do 0,60m,
3. Poniżej występują piaski drobne o grubości warstwy od 0,80m do 1,20m,
4. Głębokość przemarzania gruntu wynosi 1,0 m p.p.t.,
5. Warunki wodne są przeciętne i złe. Wodę gruntową stwierdzono na głębokości 1,00m na odcinku od km 1+000,00 do km 1 + 300,00 na dalszym odcinku do głębokości 1,40m p.p.t. wody gruntowej nie stwierdzono. Zmienny stan zalegania wody gruntowej zależy od pory roku i opadów atmosferycznych.

Grunty na w/w odcinku zaklasyfikowano do grupy nośności G-3.

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” - dojazdowa,
 - prędkość projektowa – 30 km/h,
 - kategoria ruchu – KR-1,
 - szer. jezdni – 5,00m,
 - szer. poboczy – 0,80m,
 - szer. zjazdów indywidualnych - 4,00m,
 - szer. zjazdów publicznych – 5,00m,
- Przebieg projektowanych jezdni dróg dostosowano do ukształtowania istniejących pasów drogowych,
 - Załamania trasy projektowanych osi jezdni dróg opisano w układzie współrzędnych geodezyjnych i oznaczono odpowiednio od w1 do w34,

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 załamań trasy projektowanej osi jezdni opisano na rysunku nr 1,2,3,4.

Nr	X	Y
w1	5914431.69	7518871.84
w2	5914394.63	7518842.46
w3	5914244.26	7518718.63
w4	5914159.50	7518692.01
w5	5914123.05	7518677.70
w6	5914001.04	7518624.50
w7	5913962.96	7518610.79
w8	5913887.19	7518609.72
w9	5913855.02	7518618.72
w10	5913769.71	7518657.46
w11	5913728.60	7518663.73
w12	5913631.60	7518690.30
w13	5913679.06	7518825.46
w14	5913696.45	7518883.88

w15	5913703.16	7518950.64
w16	5913737.74	7519258.83
w17	5913759.26	7519409.24
w18	5913788.30	7519646.66
w19	5913793.25	7519693.72
w20	5913789.86	7519734.57
w21	5913774.64	7519850.84
w22	5913719.09	7520300.88
w23	5913887.06	7520313.23
w24	5913764.48	7520305.49
w25	5913721.73	7520301.15
w26	5913399.38	7520586.85
w27	5913229.00	7520743.61
w28	5913105.72	7520854.72
w29	5913029.76	7520920.90
w30	5912898.96	7520887.98
w31	5912710.99	7521006.23
w32	5912556.46	7521105.81
w33	5912435.89	7521163.38
w34	5912427.64	7521170.53

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

1.4.3. Geometria.

Tyczenie krawędzi nawierzchni drogowej należy wykonać naliczając współrzędne punktów charakterystycznych przez geodetę obsługującego budowę drogi zgodnie z rysunkiem nr 1,2,3,4 lub po wytyczeniu osi jezdni drogi zastosować metodę domiarów prostokątnych do wytyczonej osi.

Łuki w planie

Droga gminna wewnętrzna:

W załamanie osi jezdni drogi wpisano poniżej wyszczególnione łuki w planie:

- **w3** wpisano łuk o parametrach:

$R=50,00m$, $L=19,23m$, $s=5\%$, $K_{zt}= 24,48188^g$, $T=9,73m$, $B=0,94m$

- **w7** wpisano łuk o parametrach:

$R=50,00\text{m}$, $L=16,57\text{m}$, $s=5\%$, $K_{zt}= 21,08937^g$, $T=8,36\text{m}$, $B=0,69\text{m}$

- **w8** wpisano łuk o parametrach:

$R=50,00\text{m}$, $L=14,35\text{m}$, $s=5\%$, $K_{zt}= 18,26564^g$, $T=7,22\text{m}$, $B=0,52\text{m}$

- **w10** wpisano łuk o parametrach:

$R=50,00\text{m}$, $L=13,75\text{m}$, $s=5\%$, $K_{zt}= 17,51213^g$, $T=6,92\text{m}$, $B=0,48\text{m}$

- **w12** wpisano łuk o parametrach:

$R=10,00\text{m}$, $L=16,41\text{m}$, $s=5\%$, $K_{zt}= 104,48142^g$, $T=10,73\text{m}$, $B=4,67\text{m}$

- **w14** wpisano łuk o parametrach:

$R=50,00\text{m}$, $L=9,46\text{m}$, $s=5\%$, $K_{zt}= 12,03378^g$, $T=4,74\text{m}$, $B=0,22\text{m}$

- **w19** wpisano łuk o parametrach:

$R=80,00\text{m}$, $L=15,01\text{m}$, $s=3\%$, $K_{zt}= 11,94558^g$, $T=7,53\text{m}$, $B=0,35\text{m}$

Droga gminna nr 250814W:

W załamanie osi jezdni drogi wpisano poniżej wyszczególnione łuki w planie:

- **w29** wpisano łuk o parametrach:

$R=40,00\text{m}$, $L=38,53\text{m}$, $s=5\%$, $K_{zt}= 61,33252^g$, $T=20,91\text{m}$, $B=5,13\text{m}$

- **w30** wpisano łuk o parametrach:

$R=40,00\text{m}$, $L=23,23\text{m}$, $s=5\%$, $K_{zt}= 51,43365^g$, $T=17,10\text{m}$, $B=3,50\text{m}$

- **w32** wpisano łuk o parametrach:

$R=100,00\text{m}$, $L=12,70\text{m}$, $s=5\%$, $K_{zt}= 8,08341^g$, $T=6,36\text{m}$, $B=0,20\text{m}$

1.4.4. Rozwiązanie wysokościowe.

Rozwiązanie wysokościowe opracowano uwzględniając istniejące nawierzchnie dróg powiatowych oraz przylegający teren.

Pomiar wysokościowy istniejącego terenu został zaktualizowany na zlecenie Projektanta.

Na podstawie w/w pomiaru opracowano profile podłużne ciągu dróg gminnych:

Droga gminna wewnętrzna:

- Pochylenia podłużne profilu od 0,307% do 0,637%,

Łuki w profilu

Nie występują.

Droga gminna nr 250814W:

- Pochylenia podłużne profilu od 0,305% do 1,148%,

Łuki w profilu

W opisane załamania niwelety wpisano poniżej wyszczególnione łuki pionowe:

- w **km 0 + 080,80** wpisano łuk wklęsły o parametrach: R=1800,00m, T=17,91m, B=0,09m
- w **km 0 + 113,90** wpisano łuk wklęsły o parametrach: R=870,00m, T=9,84m, B=0,06m
- w **km 0 + 148,00** wpisano łuk wklęsły o parametrach: R=1500,00m, T=10,90m, B=0,04m

1.4.5. Przekroje normalne (poprzeczne).

Droga gminna wewnętrzna

odc. od km 0 + 000,00 do km 0 + 008,50

- jezdnia szer. od 21,00m do 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od jednostronnego na krawędzi drogi powiatowej do daszkowego 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 0 + 008,50 do km 0 + 207,35

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,
- od km0+052,00 do km 0+202,00 ist. prawostronny rów do umocnienia,

odc. od km 0 + 207,35 do km 0 + 232,35

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od daszkowego 2% do jednostronnego 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 4% do 5%,

odc. od km 0 + 232,35 do km 0 + 251,58

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,

- spadek poprzeczny poboczy 5%,

odc. od km 0 + 251,58 do km 0 + 276,58

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od jednostronnego 5% do daszkowego 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 5% do 4%,

odc. od km 0 + 276,58 do km 0 + 515,06

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 0 + 515,06 do km 0 + 535,06

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od daszkowego 2% do jednostronnego 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 4% do 5%,

odc. od km 0 + 535,06 do km 0 + 551,63

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 5%,

odc. od km 0 + 551,63 do km 0 + 571,63

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od jednostronnego 5% do daszkowego 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 5% do 4%,

odc. od km 0 + 571,63 do km 0 + 591,82

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,

- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 0 + 591,82 do km 0 + 611,82

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od daszkowego 2% do jednostronnego 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 4% do 5%,

odc. od km 0 + 611,82 do km 0 + 626,17

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 5%,

odc. od km 0 + 626,17 do km 0 + 646,17

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od jednostronnego 5% do daszkowego 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 5% do 4%,

odc. od km 0 + 646,17 do km 0 + 714,13

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 0 + 714,13 do km 0 + 739,13

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od daszkowego 2% do jednostronnego 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 4% do 5%,

odc. od km 0 + 739,13 do km 0 + 752,88

- jezdnia szer. 5,00m,

- spadek poprzeczny jezdni jednostronny 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 5%,

odc. od km 0 + 752,88 do km 0 + 777,88

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od jednostronnego 5% do daszkowego 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 5% do 4%,

odc. od km 0 + 777,88 do km 0 + 857,39

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 0 + 857,39 do km 0 + 877,39

- jezdnia szer. od 5,00m do 7,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od daszkowego 2% do jednostronnego 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 4% do 5%,

odc. od km 0 + 877,39 do km 0 + 893,80

- jezdnia szer. 7,00m,
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 5%,
- jednostronny rów,

odc. od km 0 + 893,80 do km 0 + 913,80

- jezdnia szer. od 7,00m do 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od jednostronnego 5% do daszkowego 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 5% do 4%,

odc. od km 0 + 913,80 do km 1 + 057,53

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 1 + 057,53 do km 1 + 082,53

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od daszkowego 2% do jednostronnego 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 4% do 5%,

odc. od km 1 + 082,53 do km 1 + 091,99

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 5%,

odc. od km 1 + 091,99 do km 1 + 116,99

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od jednostronnego 5% do daszkowego 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 5% do 4%,

odc. od km 1 + 116,99 do km 1 + 870,38

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 1 + 870,38 do km 1 + 895,38

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od daszkowego 2% do jednostronnego 3%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 4% do 3%,

odc. od km 1 + 895,38 do km 1 + 910,39

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny 3%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 3% do 4%,

odc. od km 1 + 910,39 do km 1 + 935,39

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od jednostronnego 3% do daszkowego 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 3% do 4%,

odc. od km 1 + 935,39 do km 2 + 503,00

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 2 + 503,00 do km 2 + 514,57

- rejon skrzyżowania z drogą gminną nr 250814W,

Droga gminna nr 250814W:

odc. od km 0 + 000,00 do km 0 + 011,00

- jezdnia szer. od 25,00m do 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od jednostronnego na krawędzi drogi powiatowej do daszkowego 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 0 + 011,00 do km 0 + 157,00

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 0 + 157,00 do km 0 + 184,00

- rejon skrzyżowania z drogą gminną wewnętrzną,

odc. od km 0 + 184,00 do km 1 + 048,85

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 1 + 048,85 do km 1 + 073,85

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od daszkowego 2% do jednostronnego 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 4% do 5%,

odc. od km 1 + 073,85 do km 1 + 112,38

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 5%,

odc. od km 1 + 112,38 do km 1 + 137,38

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od jednostronnego 5% do daszkowego 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 5% do 4%,

odc. od km 1 + 137,38 do km 1 + 184,25

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 1 + 184,25 do km 1 + 209,25

- jezdnia szer. 5,00m,

- spadek poprzeczny jezdni od daszkowego 2% do jednostronnego 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 4% do 5%,

odc. od km 1 + 209,25 do km 1 + 241,57

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny 5%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 5%,

odc. od km 1 + 241,57 do km 1 + 266,57

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od jednostronnego 5% do daszkowego 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 5% do 4%,

odc. od km 1 + 266,57 do km 1 + 599,02

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 1 + 599,02 do km 1 + 624,02

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od daszkowego 2% do jednostronnego 3%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 3% do 4%,

odc. od km 1 + 624,02 do km 1 + 636,72

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni jednostronny 3%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 3% do 4%,

odc. od km 1 + 636,72 do km 1 + 661,72

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od jednostronnego 3% do daszkowego 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy od 3% do 4%,

odc. od km 1 + 661,72 do km 1 + 762,00

- jezdnia szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,

odc. od km 1 + 762,00 do km 1 + 774,89

- jezdnia szer. od 5,00m do 20,00m,
- spadek poprzeczny jezdni od daszkowego 2% do jednostronnego na krawędzi jezdni drogi powiatowej,
- pobocza obustronne szer.0,80m,
- spadek poprzeczny poboczy 4%,
- w drodze powiatowej pobocza bitumiczne,

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. 15cm o $I_s=1,00$ ($C_{50/30}$),

wewnętrzna droga gminna od km 0 + 000,00 do km 2 + 200,00

droga gminna nr 250814W od km 0 + 850,00 do km 1 + 774,89

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

wewnętrzna droga gminna od km 2 + 200,00 do km 2 + 514,57

droga gminna nr 250814W od km 0 + 000,00 do km 0 + 850,00

- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 10cm o $I_s=1,00$ ($C_{50/30}$),

Uwaga! w przypadku stwierdzenia potrzeby zazbrojenia gruntu zastosować geokompozyt w porozumieniu i za zgodą Projektanta.

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

Roboty należy wykonywać krótkimi odcinkami uzupełniając koryto kruszywem naturalnym i zagęszczając podbudowę pomocniczą.

Nie dopuszcza się pracy w okresach zimowych i trudnych warunkach atmosferycznych.

Zjazdy:

- 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. 15cm o $I_s=1,00$ ($C_{50/30}$),
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 10cm o $I_s=1,00$ ($C_{50/30}$),

Pobocza:

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

1.6. Organizacja ruchu.

Stanowi odrębne opracowanie wchodzące w skład kompleksowej dokumentacji technicznej.

1.7. Odwodnienie.

Odwodnienie zaprojektowano jako powierzchniowe w teren pasa drogowego.

1.8. Uwarunkowania realizacji inwestycji.

Przed przystąpieniem do robót drogowych należy:

- zabezpieczyć sieci uzbrojenia terenu,
- wydłużyć istniejące przepusty,
- usunąć zakrzaczenia i karpy drzew,

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 Geodeta i Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej z którego zasobów została pobrana mapa.
- 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.

Znajdują się w projekcie zagospodarowania terenu.

1.10. Kolejność realizacyjna inwestycji.

- zabezpieczenie terenu budowy, wprowadzenie oznakowania na czas budowy,
- wykonanie wykopów,
- usunięcie karp drzew i krzaków,
- wydłużenie ist. przepustów,
- wykonanie nasypów,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni drogowej,
- wykonanie zjazdów,
- wykonanie poboczy,

- roboty wykończeniowe,
- wprowadzenie oznakowania wg. stałej organizacji ruchu,
- uprzątnięcie terenu,

1.11. Przedmiar robót.

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

Obliczenia tabelaryczne:

- tabele objętości robót ziemnych,