

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.**

- CZĘŚĆ GRAFICZNA –

Spis zawartości:

Rys. nr 1	- Plan orientacyjny	skala 1 : 10000
Rys. nr 2a	- Plan sytuacyjny	skala 1 : 500
Rys. nr 2b	- Plan sytuacyjny	skala 1 : 500
Rys. nr 3	- Przekroje normalne (poprzeczne)	skala 1 : 50
Rys. nr 4a	- Plansza robót rozbiórkowych	skala 1 : 500
Rys. nr 4b	- Plansza robót rozbiórkowych	skala 1 : 500

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,
- Mapa zasadnicza do celów opiniodawczych wydana przez Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej Starostwa Powiatowego w Ostrołęce,
- 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 **modernizacja drogi transportu rolniczego w miejscowości Pełty – działki nr ewid.: 1264, 1262.**

Modernizację drogi zaprojektowano na odcinku od km 0 + 000,00 do km 1 + 630,09

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

1.3. Stan istniejący.

- Funkcja terenu

Teren pod projektowaną inwestycję jest pasem drogowym drogi gminnej.

Droga gminna zaklasyfikowana jest pod względem technicznym do klasy technicznej „D” – dojazdowa o przeznaczeniu do transportu rolniczego.

Przedmiotowa droga posiada na części swojej długości nawierzchnię gruntową ulepszoną warstwą kruszywa naturalnego oraz nawierzchnię gruntową.

- Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, powiat ostrołęcki, Gmina Myszyniec, jednostka ewidencyjna 141508_5, obręb ewidencyjny 0011 – Pełty, nr ewid. działek: 1264, 1262.

- Zagospodarowanie terenu

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

- wodociąg,
- napowietrzne linie energetyczne,

Zainwestowanie:

W obrębie inwestycji zlokalizowana jest:

- tereny leśne,
- pola uprawne,
- łąki – pastwiska,
- zabudowa zagrodowa - rozproszona,

Zieleń:

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

Skrzyżowania

Nie występują.

Zjazdy

Zjazdy posiadają nawierzchnię gruntową.

Obiekty

Nie występują.

Przepusty

Zlokalizowane pod koroną drogi w ilości 3szt. w km 0 + 068,20, km 0 + 956,80, km1 + 500,00.

1.3.1. Warunki gruntowo - wodne.

Warunki gruntowo-wodne

1. W bezpośrednim podłożu gruntowym występuje piaski humusowe,
2. Poniżej występują piaski drobne miejscowo przewarstwione innymi gruntami,

3. Głębokość przemarzania gruntu wynosi 1,0 m p.p.t.,
4. Warunki wodne na całym obszarze są zmienne, a stan wody gruntowej zależy od poziomu wody w rowach. Robót nie należy wykonywać podczas wysokich stanów wody zalegającej w rowach.

Na całym odcinku od km 0 + 000,00 do km 0 + 906,00 droga objęta niniejszym opracowaniem jest gruntowa ulepszona warstwą kruszywa naturalnego o grubości 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 – 40 km/h,
 - kategoria ruchu – KR-1,
 - szer. nawierzchni ulepszonej kruszywem - 5,00m,
-
- Przebieg projektowanych osi jezdni dostosowano do ukształtowania istniejącego korpusu drogowego i zagospodarowania pasa drogowego,
 - Załamania trasy projektowanej osi jezdni drogi opisano w układzie współrzędnych geodezyjnych i oznaczono odpowiednio od w1 do w5,

1.4.2. Dane geodezyjne.

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

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

Nr	X	Y
w1	5919052,40	7517710,58
w2	5919062,62	7517714,37
w3	5919283,58	7517780,24
w4	5919289,20	7518724,57
w5	5919290,55	7519170,30

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

1.4.3. Geometria.

Tyczenie krawędzi nawierzchni należy wykonać poprzez naliczenie współrzędnych punktów charakterystycznych przez geodetę obsługującego budowę drogi zgodnie z rysunkiem nr 2a, 2b. Po wytyczeniu osi jezdni drogi zastosować metodę domiarów prostokątnych do wytyczonej osi.

Załamania krawędzi jezdni wyokrąglono łukami od $R=3,00m$ do $R=7,00m$.

Łuki w planie

W załamanie osi drogi w3 wpisano łuki w planie:

- w3 wpisano łuk o parametrach: $R=7,00m$, $L=8,93m$, $T=5,19m$, $Kzt= 81,17649^{\circ}$,
 $B=1,71m$

1.4.4. Rozwiązanie wysokościowe.

Rozwiązanie wysokościowe opracowano uwzględniając istniejącą nawierzchnię z kruszywa naturalnego dla której po wyprofilowaniu założono nakładkę min. 10cm z kruszywa naturalnego. Nawierzchnię wynieść ponad otaczający teren zapewniając swobodny odpływ wody.

Stosować przy profilowaniu terenu pod warstwę z kruszywa naturalnego pochylenie podłużne profilu drogowego min. 0,3%.

Zjazdy na posesje wykonać poprzez niwelację wysokościową nawierzchni kruszywem naturalnym.

1.4.5. Przekroje normalne (poprzeczne).

odc. od km 0 + 000,00 do km 0 + 206,29

- nawierzchnia z kruszywa naturalnego (żwirowa) szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny nawierzchni daszkowy po 3%,

odc. od km 0 + 206,29 do km 0 + 226,29

- nawierzchnia z kruszywa naturalnego (żwirowa) szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny nawierzchni od daszkowego po 3% do jednostronnego 3%,

odc. od km 0 + 226,29 do km 0 + 255,21

- nawierzchnia z kruszywa naturalnego (żwirowa) szer. od 5,00m poprzez 6,70m do 5,00m,
- spadek poprzeczny nawierzchni jednostronny 3%,

odc. od km 0 + 255,21 do km 0 + 275,21

- nawierzchnia z kruszywa naturalnego (żwirowa) szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny nawierzchni od jednostronnego 3% do daszkowego po 3%,

odc. od km 0 + 275,21 do km 1 + 622,00

- nawierzchnia z kruszywa naturalnego (żwirowa) szer. 5,00m,
- spadek poprzeczny nawierzchni daszkowy po 3%,

Na odcinku od km1+385,20 do km1+503,00 odtworzenie rowu lewostronnego.

odc. od km 1 + 622,00 do km 1 + 630,09

- nawierzchnia z kruszywa naturalnego (żwirowa) szer. od 5,00m do 16,50m,
- spadek poprzeczny nawierzchni od daszkowego po 3% do istniejącego (włączenie do krawędzi ist. drogi gminnej),

1.5. Projektowane konstrukcje nawierzchni.

Przy projektowaniu konstrukcji nawierzchni drogi wykorzystano wytyczne Inwestora.

Wzmocnienie istniejącej nawierzchni z kruszywa naturalnego:

- warstwa z kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 10cm o $I_s=1,00$,
- ew. warstwa wyrównawcza z kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 10cm o $I_s=1,00$,

Nawierzchnia drogi gminnej i poszerzenia:

- warstwa z kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie grub. 20cm o $I_s=1,00$,
- ew. nasyp budowlany $I_s=0,98$,

1.6. Organizacja ruchu.

Nie dotyczy.

1.7. Odwodnienie.

Odwodnienie zaprojektowano jako powierzchniowe w teren pasa drogowego oraz do istniejących rowów drogowych.

1.8. Uwarunkowania realizacji inwestycji.

Przed przystąpieniem do robót drogowych należy:

- oczyścić przepusty pod koroną drogi wraz z ich wydłużeniem i zamontowaniem ścianek czołowych,
- usunąć zakrzaczenia i drzewa,
- wymienić ist. przepust gospodarczy,

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 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 oraz przy wysokim stanie wód w rowach.

1.9.1. Opinie i uzgodnienia.

Nie dotyczy.

1.10. Kolejność realizacyjna inwestycji.

- zabezpieczenie terenu budowy, wprowadzenie oznakowania na czas budowy,
- usunięcie krzaków, drzew, karp,
- oczyszczenie ist. przepustów pod koroną drogi wraz z ich wydłużeniem i zamontowaniem ścianek czołowych,
- zdjęcie warstwy gleby,
- wykonanie wykopów (odtworzenie rowów),
- wykonanie nasypów (zasypanie ist. rowów, ew. wykonanie podsypki pod warstwy konstrukcyjne,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni drogowej,
- roboty wykończeniowe,
- uprzątnięcie terenu,

1.11. Przedmiar robót.

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