

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. Materiały formalno-prawne:

- mapa do celów projektowych (egz. 1.),
- uzgodnienie geometrii przebudowy ulicy Mostowej, pismo WD.7211.7.16.2017,
- uzgodnienie konstrukcji przebudowy ulicy Mostowej, pismo WD.7211.7.16.2017,
- uzgodnienie lokalizacji infrastruktury związanej z gospodarką drogową w pasie drogowym,
- protokół z narady koordynacyjnej.

II. Opis techniczny:

1. Przedmiot, podstawa i obszar opracowania.
2. Zakres opracowania.
3. Istniejące zagospodarowanie terenu.
4. Projektowane zagospodarowanie terenu.
 - Branża drogowa.
 - Branża elektryczna.
5. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu.
6. Zestawienie powierzchni i elementów do likwidacji.
7. Charakterystyczne parametry techniczne.
8. Konstrukcja nawierzchni.
9. Rozwiązania materiałowe.
10. Istniejące koryto odwadniające.

III. Część rysunkowa:

Rys. Z-01	- Projekt zagospodarowania terenu	1:500
Rys. DR-01	- Przekroje poprzeczne A-A, B-B, C-C, D-D	1:50
Rys. DR-02	- Zagospodarowanie terenu. Rozwiązania wysokościowe	1:500
Rys. DR-03	- Plansza robót rozbiórkowych	1:500
Rys. IE-01	- Zasilanie wiaty przystankowej – plan zagospodarowania terenu	1:500

IV. Uprawnienia projektantów i zaświadczenia z izby.

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot, podstawa i obszar opracowania.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi krajowej nr 61 - ulicy Mostowej w Ostrołęce, polegająca na przebudowie istniejącego ciągu pieszego wraz z przebudową przejść dla pieszych w celu przeprowadzenia ruchu rowerowego, przebudowie peronu zatoki autobusowej, zmianie trasy przyłącza elektroenergetycznego wiaty przystankowej (bez zmiany jego długości) oraz budowie ścieżki rowerowej w nawiązaniu do opracowania p.n.: „Rozbudowa mostu przez rzekę Narew w Ostrołęce w ciągu drogi nr 61, ul. Mostowa, 0+391”. Przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem pas drogowy drogi krajowej nr 61 – ulicy Mostowej (działki nr 10463/17 i 10405/1). Ponadto przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem pasy drogowe drogi krajowej nr 53 – ulicy Stacha Konwy (działka nr 10276) oraz drogi powiatowej nr 4403W – ulicy Obozowej (działka nr 10414/2), ponieważ konieczność ich przebudowy wynika z przebudowy drogi krajowej nr 61 – ulicy Mostowej (przeprowadzenie ruchu rowerowego wokół ronda im. Ks. Siemowita w kierunku ulic Stacha Konwy i Obozowej).

Zakres projektowanej przebudowy nie wymaga zmiany granicy pasa drogowego.

Podstawę niniejszego opracowania stanowią:

- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego części miasta Ostrołęki - rejon "Bemowo".
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124),
- inwentaryzacja stanu istniejącego,
- aktualne normy i obowiązujące przepisy.

2. Zakres opracowania.

Zakres opracowania obejmuje:

- projekt przebudowy drogi krajowej nr 61 – ulicy Mostowej polegający na przebudowie istniejącego ciągu pieszego i peronu zatoki autobusowej, zmianie trasy przyłącza elektroenergetycznego wiaty przystankowej (bez zmiany jego długości) oraz budowie ścieżki rowerowej,
- projekt stałej organizacji ruchu (według odrębnego opracowania).

3. Istniejące zagospodarowanie terenu.

Teren objęty niniejszym opracowaniem zlokalizowany jest na działkach nr 10463/17, 10405/1, 10414/2 i 10276 w Ostrołęce. Działki nr 10463/17 i 10405/1 stanowią pas drogowy drogi krajowej nr 61 – ulicy Mostowej. Działki nr 10414/2 oraz 10276 stanowią pasy drogowe drogi powiatowej nr 4403W – ulicy Obozowej oraz drogi krajowej nr 53 – ulicy Stacha Konwy, których konieczność przebudowy wynika z przebudowy drogi krajowej nr 61 – ulicy Mostowej (przeprowadzenie ruchu rowerowego wokół ronda im. Ks. Siemowita w kierunku ulic Stacha Konwy i Obozowej). Zakres opracowania obejmuje odcinek od rejonu przejścia dla pieszych przez ulicę Stacha Konwy do wjazdu na „stary most” na ulicy Mostowej.

Obecnie w miejscu projektowanej ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszego znajduje się

chodnik o szerokości od ok. 2,20m do ok. 4,00m z nawierzchnią z kostki betonowej. Ruch rowerowy odbywa się po chodniku oraz po jezdni.

Realizacja inwestycji wymaga zmiany trasy istniejącego przyłącza elektroenergetycznego oświetlenia wiaty (bez zmiany jego długości).

W rejonie planowanej inwestycji nie ma drzew przeznaczonych do wycinki.

W terenie objętym opracowaniem zlokalizowane jest uzbrojenie:

- sieć teletechniczna,
- kanalizacja deszczowa,
- kanalizacja sanitarna,
- gazociąg,
- wodociąg,
- kablowa sieć elektroenergetyczna niskiego napięcia.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu.

Branża drogowa:

Projektowany odcinek ścieżki rowerowej stanowi kontynuację ścieżki rowerowej zaprojektowanej wzdłuż rozbudowywanej przeprawy mostowej wg dokumentacji p.n.: „Rozbudowa mostu przez rzekę Narew w Ostrołęce w ciągu drogi nr 61, ul. Mostowa, 0+391”. Projektowany ciąg pieszy stanowi połączenie istniejących ciągów pieszych z przystankiem autobusowym komunikacji miejskiej „Mostowa – Rondo”. Projektowany ciąg pieszy i rowerowy będzie miał swoją kontynuację wzdłuż ulicy Obozowej (wg odrębnej dokumentacji projektowej p.n.: „Rozbudowa ulicy Obozowej w Ostrołęce”).

Wzdłuż ulicy Mostowej, w planie zaprojektowano ścieżkę rowerową dwukierunkową o szerokości 3,00m, z poszerzeniem do 4,90m w okolicy nawiązania do ścieżki zaprojektowanej wzdłuż rozbudowywanej przeprawy mostowej, oraz ciąg pieszy o szerokości 1,50m z poszerzeniem do 3,05m na obszarze peronu zatoki autobusowej. Na odcinku pomiędzy przejściami dla pieszych przez ulicę Mostową i Stacha Konwy, w planie zaprojektowano ścieżkę rowerową dwukierunkową o szerokości 2,00m oraz ciąg pieszy o szerokości 1,50m. Na odcinku od przejścia dla pieszych przez ulicę Stacha Konwy do połączenia z istniejącym chodnikiem, zaprojektowano w planie ciąg pieszy o szerokości 3,00m. Pomiędzy jezdnią a ciągiem pieszym i rowerowym zaprojektowano pas zieleni o zmiennej szerokości.

Pochylenie poprzeczne ścieżki rowerowej, jak i ciągu pieszego, przyjęto jednostronne w kierunku jezdni.

Nawierzchnię ścieżki rowerowej zaprojektowano z kostki betonowej bezfazowej gr. 8cm (kolor czerwony). Nawierzchnię ciągu pieszego oraz peronu przy zatoce autobusowej zaprojektowano z kostki betonowej gr. 6cm (pasy czerwono-grafitowe). Przy przejściach dla pieszych i wzdłuż peronu zatoki autobusowej zaprojektowano pasy z płyt chodnikowych gr. 8cm ze znakami dotykowymi (kolor żółty).

W miejscach przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych zaprojektowano wykonanie obniżonych krawężników kamiennych typu ciężkiego 20x30cm.

Rzędne niwelety projektowanej ścieżki rowerowej i ciągu pieszego nawiązują do rzędnych istniejącego chodnika, istniejącej nawierzchni zjazdu publicznego, istniejącej nawierzchni jezdni przy przejściach dla pieszych oraz rzędnych istniejącego krawężnika przy peronie

autobusowym, a także do projektowanych rzędnych ścieżki rowerowej wg dokumentacji p.n.: „Rozbudowa mostu przez rzekę Narew w Ostrołęce w ciągu drogi nr 61, ul. Mostowa, 0+391”.

Branża elektryczna:

Zasilanie wiaty przystankowej.

Zasilanie wiaty przystankowej wykonać istniejącym kablem YKYżo 3x2,5 mm². Istniejący kabel odkopać na długości ok. 1,2m, oraz następnie ułożyć po nowej trasie zgodnie z rysunkiem zagospodarowania terenu. Kabel prowadzić w ziemi na głębokości 50 cm na 10 cm podsypce z piasku. Przy wiacie przystankowej "MZK" wykonać uziom wyrównawczy. Uziom wykonać płaskownikiem ocynkowanym FeZn 30x4 mm ułożonym w postaci otoku oddalonego od stóp wiaty o 0,5m, na głębokości 0,6m. Uziom połączyć przewodem uziomowym FeZn 30x4mm z metalową konstrukcją wiaty, oraz z zaciskiem PE wiaty. Rezystancja uziomu nie powinna przekroczyć $R \leq 30\Omega$.

Ochrona przeciwporażeniowa

Jako ochronę przed dotykiem bezpośrednim przyjęto zastosowanie izolacji części czynnych. Jako dodatkową ochronę przy uszkodzeniu zastosowano samoczynne wyłączanie zasilania w układzie TN-C do złącz słupowych, w układzie TN-S dla wiat przystankowych i tablicy kamer, oraz II-klasę ochronności dla zasilania opraw.

Uwagi.

Montaż urządzeń wykonywać zgodnie z zaleceniami producentów. Po zakończeniu prac opisać obwody zgodnie z dokumentacją projektową. Do urządzeń, materiałów instalacyjnych dostarczyć certyfikaty potwierdzające ich stosowanie w budownictwie.

Druty, taśmy przeznaczone na uziomy powinny być przed montażem wyprostowane za pomocą wstępnego naprężania lub przy zastosowaniu odpowiedniego urządzenia prostującego. Wszystkie połączenia spawane w części naziemnej zabezpieczyć przez malowanie, a w ziemi lepikiem lub masą asfaltową.

Wszystkie prace prowadzone przy liniach elektroenergetycznych, a w szczególności przy stacji transformatorowej Ż-1 [10-0732] należy wykonywać ręcznie i pod nadzorem Właściciela.

Przedstawione w projekcie urządzenia, aparaty, słupy, złącza i wysięgniki można zastąpić materiałem równoważnym lub o wyższych parametrach.

5. Zestawienie powierzchni i elementów poszczególnych części zagospodarowania terenu w granicach opracowania:

- nawierzchnia chodnika kostka betonowa gr. 6cm
(kolor pasy czerwono-grafitowe) 311,0m²,
- nawierzchnia ścieżki rowerowej kostka betonowa beżowa gr. 8cm
(kolor czerwony) 332,0m²,
- nawierzchnia z płyt chodnikowych ze znakami dotykowymi gr.8cm 16,0m²,
- krawężnik kamienny typ ciężki 20x30cm 58,5mb,
- obrzeże betonowe 8x30cm 233,5mb,
- zieleni (uzupełnienia) 24,5m².

6. Zestawienie powierzchni i elementów do rozbiórki :

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| • bariera stalowa U-14a | 4,0mb, |
| • nawierzchnia z kostki betonowej | 491,0m ² , |
| • krawężniki i obrzeża betonowe | 296,0mb, |
| • zieleni | 193,0m ² . |

7. Charakterystyczne parametry techniczne.

Parametry chodnika:

- nawierzchnia z kostki betonowej gr. 6cm,
- nachylenie poprzeczne chodnika jednostronne 1% - 1,5%,
- szerokość chodnika min. 1,5m,
- odwodnienie chodnika, poprzez nadanie spadku w kierunku zieleni w pasie drogowym.

Parametry ścieżki rowerowej:

- nawierzchnia z kostki betonowej bezfazowej gr. 8cm,
- nachylenie poprzeczne ścieżki rowerowej jednostronne 1% - 1,5%,
- szerokość ścieżki rowerowej min. 2,0m,
- odwodnienie ścieżki rowerowej, poprzez nadanie spadku w kierunku zieleni w pasie drogowym.

Parametry peronu przy zatoce autobusowej:

- nawierzchnia z kostki betonowej gr. 6cm,
- wzdłuż krawędzi zatoki na długości 17,0m nawierzchnia z płyt chodnikowych ze znakami dotykowymi gr.8cm,
- nachylenie poprzeczne peronu jednostronne 1% w kierunku jezdni zatoki autobusowej,
- szerokość peronu min. 1,50m,
- odwodnienie peronu poprzez nadanie spadku w kierunku jezdni zatoki autobusowej.

8. Konstrukcja nawierzchni.

Konstrukcja chodnika:

- | | |
|--|----------|
| • warstwa ścieralna: kostka betonowa (pasy czerwono-grafitowe) | gr.6cm |
| • podsypka cementowo – piaskowa 1:4 | gr.3cm |
| • podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana z kruszywem C _{90/3} , frakcja 0-31,5mm | gr.15cm. |

Konstrukcja ścieżki rowerowej:

- | | |
|--|----------|
| • warstwa ścieralna: kostka betonowa bezfazowa (kolor czerwony) | gr.8cm |
| • podsypka cementowo – piaskowa 1:4 | gr.3cm |
| • podbudowa zasadnicza: mieszanka niezwiązana z kruszywem C _{90/3} , frakcja 0-31,5mm | gr.15cm. |

9. Rozwiązania materiałowe.

Krawężniki kamienne, obrzeża betonowe:

Nawierzchnię chodnika, ścieżki rowerowej oraz peronu przy zatoce autobusowej oddzielono od zieleni obrzeżem betonowym 8x30cm na podsypce cementowo-piaskowej.

W rejonie przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerów, nawierzchnię istniejącej jezdni (zjazdu) oddzielono od nawierzchni projektowanej ścieżki rowerowej i ciągu pieszego krawężnikiem kamiennym wtopionym typu ciężkiego 20x30cm na podsypce cementowo-piaskowej oraz ławie betonowej z oporem C8/10.

Istniejący krawężnik betonowy na długości nawierzchni z płyt chodnikowych ze znakami dotykowymi w zatoce autobusowej należy pomalować na żółto.

10. Istniejące koryto odwadniające.

Istniejące koryto odwadniające należy wyregulować wysokościowo do projektowanej nawierzchni i przykryć płytami chodnikowymi betonowymi 50x50x7cm w kolorze projektowanej nawierzchni.