

DOKUMENTACJA ZAWIERA

CZEŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA
2. PODSTAWA OPRACOWANIA
3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO
 - 3.1 PRZEKRÓJ NORMALNY
 - 3.2 INFRASTRUKTURA TERENU
4. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE
 - 4.1 PARAMETRY TECHNICZNE
 - 4.2 GEOMETRIA
 - 4.3 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI
 - 4.3.1 Jezdnia KR2
 - 4.3.2 Zjazdy
 - 4.3.3 Chodnik
 - 4.4 UKSZTAŁTOWANIE WYSOKOŚCIOWE
5. ROBOTY ZIEMNE
6. ODWODNIENIE
7. ZIELEŃ
8. ROBOTY ROZBIÓRKOWE
9. ROBOTY BRANŻOWE
10. UWARUNKOWANIA REALIZACJI INWESTYCJI
11. ORGANIZACJA RUCHU
12. OPINIE, UZGODNIENIE
13. ZESTAWIENIE TABELARYCZNE

CZEŚĆ GRAFICZNA

Rys. nr 1 – PLAN SYTUACYJNO – WYSOKOŚCIOWY	SKALA 1: 500
Rys. nr 2 – PROFIL PODŁUŻNY	SKALA 1: 50/1:500
Rys. nr 3 – PRZEKRÓJ NORMALNY	SKALA 1: 50 1:10
Rys. nr 4 – SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE	SKALA 1: 100 1:10
Rys. nr 5 – PRZEKROJE POPRZECZNE	SKALA 1: 100
Rys. nr 6 – PLANSZA ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH	SKALA 1: 500
Rys. nr 7 – PLANSZA ROBÓT PROJEKTOWANYCH	SKALA 1: 500
Rys. nr 8 – ZBIORCZA PLANSZA UZBROJENIA	SKALA 1: 500

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest budowa ulicy D. Majewskiego w Ostrołęce na odcinku od ul. Sikorskiego (km 0+000,00) do ul. Konarskiego (km 0+166,96).

2. Podstawa opracowania

- umowa zawarta z Miastem Ostrołęka
- mapa do celów projektowych w skali 1:500
- inwentaryzacja w terenie
- opinia geotechniczna
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43/1999, poz. 430)

3. Opis stanu istniejącego

3.1 Przekrój normalny

- droga gminna
- klasa ulicy D
- nawierzchnia gruntowa

3.2 Infrastruktura terenu

W ulicy Majewskiego występują następujące sieci:

- podziemna sieć telekomunikacyjna
- sieć wodociągowa
- podziemna sieć energetyczna
- sieć gazowa
- kanalizacja sanitarna

4. Rozwiązania projektowe

4.1 Parametry techniczne

- ulica klasy D
- prędkość projektowa 20 km/h
- kategoria ruchu KR 2
- ciąg pieszo-jezdny szerokości od 9,0m do 10,0m
- minimalne pochylenie podłużne 0,4%

4.2 Geometria rys. nr 1

Początek projektowanego odcinka ul. Majewskiego stanowi krawędź ul. Sikorskiego, koniec zaś krawędź pasa drogowego ul. Konarskiego.

W załamania osi jezdni wpisano łuki poziome:

W2 – $R=30,0m$

W3 – $R=30,0m$

W4 – $R=30,0m$

W5 – $R=7,0m$

Spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%

4.3 Konstrukcja nawierzchni rys. nr 3, nr 4

Podłoże zakwalifikowano do grupy nośności G1. W rejonie km 0+095 należy usunąć warstwę słabonośną o grubości 0,7m.

4.3.1 Jezdnia KR2

- betonowa kostka brukowa grub. 8cm – kolor szary na podsypce cementowo – piaskowej grub. 3 cm
 - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 20cm
 - warstwa kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 30cm
 - na łukach i włączeniu do ul. Konarskiego stosować krawężnik betonowy o wym. 15x30cm na ławie betonowej z oporem
 - na włączeniu do ul. Sikorskiego stosować krawężnik kamienny o wym. 15x30cm na ławie betonowej z oporem
 - obustronny ściek z betonowej kostki brukowej grub. 8cm
- UWAGA – stosować krawężniki łukowe dla $R<20m$

4.3.2 Zjazdy,

- betonowa kostka brukowa bezfazowa grub. 8cm – kolor grafitowy na podsypce cementowo – piaskowej grub. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 20cm
- warstwa kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 30cm

4.3.4 Chodnik

- betonowa kostka brukowa bezfazowa grub. 8cm kolor grafitowo-czerwony, układana w ukośne pasy
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 20cm
- warstwa kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 30cm – nie stosować na chodnikach odseparowanych od jezdni krawężnikiem

W miejscu przecięcia ciągu pieszego wzdłuż ulicy Sikorskiego i projektowanej jezdni ulicy Majewskiego, oraz w rejonie skrzyżowania ul. Majewskiego z ul. Konarskiego należy zastosować krawężnik najazdowy wraz z jego obniżeniem.

4.4 Ukształtowanie wysokościowe rys. nr 2

Niwielecję jezdni ulicy Majewskiego dowiązano do rzędnych istniejących nawierzchni jezdni ul. Sikorskiego oraz rzędnych bram wjazdowych.

Spadek podłużny jezdni min 0,4%, max 1,4%.

5. Roboty ziemne

Roboty ziemne obliczone zostały metodą przekrojów poprzecznych (rys. nr 5), wyniki przedstawiono w tabeli robót ziemnych oraz metodą analityczną.

Grunt z wykopu przeznaczono na odkład.

Roboty ziemne zlokalizowane na przecięciu z istniejącym uzbrojeniem podziemnym należy wykonać ręcznie po uprzednim zgłoszeniu robót właścicielom mediów.

6. Odwodnienie rys. nr 1

Wody opadowe z jezdni oraz chodników odprowadzane będą poprzez wpusty uliczne do projektowanego kanału deszczowego. Projekt odwodnienia stanowi odrębne opracowanie.

7. Zieleń

Przewiduje się odtworzenie istniejących trawników oraz założenie nowych pasów zieleni zahumusowanych warstwą grub. 10cm. W granicach opracowania występują drzewa kolidujące z planowaną inwestycją. Wykaz drzew do wycinki i przesadzenia stanowi odrębne opracowanie.

8. Roboty rozbiórkowe

Na rys. nr 6 przedstawiono zakres robót rozbiórkowych.

9. Roboty branżowe

Projekty branżowe stanowią odrębne opracowania tj.:

- projekt budowy kanalizacji deszczowej, sanitarnej i sieci wodociągowej

Należy wykonać regulację wysokościową studni sanitarnych oraz skrzynek wodociągowych.

10. Uwarunkowania realizacji inwestycji

Przed rozpoczęciem robót drogowych należy:

- wybudować kanalizację deszczową
- przebudować sieć wodociągową i sanitarną

11. Organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie.

12. Opinie, uzgodnienia

- opinia geometrii i konstrukcji Prezydenta Miasta Ostrołęki z dnia 15.01.2014r.
- opinia ZUD z dnia 6.02.2014r. (mapa w projekcie budowlanym)
- uzgodnienie geometrii i konstrukcji Prezydenta Miasta Ostrołęki z dnia 17.04.2014r.
(pieczęć na rys. nr 1 i nr 3)

13. Zestawienie tabelaryczne

Tabela robót ziemnych