

# DOKUMENTACJA ZAWIERA

## CZEŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA
2. PODSTAWA OPRACOWANIA
3. STAN ISTNIEJĄCY
4. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE
  - 4.1 PARAMETRY TECHNICZNE
  - 4.2 GEOMETRIA
  - 4.3 UKSZTAŁTOWANIE WYSOKOŚCIOWE
  - 4.4 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI
5. ROBOTY ZIEMNE
6. ODWODNIENIE
7. ZIELEŃ
8. ROBOTY ROZBIÓRKOWE
9. REGULACJA WYSOKOŚCIOWA
10. UWARUNKOWANIA REALIZACJI INWESTYCJI
11. OPINIE, UZGODNIENIA

## CZEŚĆ GRAFICZNA

Rys. nr 1	- PLAN SYTUACYJNO – WYSOKOŚCIOWY	SKALA 1: 500
Rys. nr 2	- PRZEKROJE NORMALNE	SKALA 1: 50
Rys. nr 3	- PROFIL PODŁUŻNY	SKALA 1: 500/50
Rys. nr 4	- SZCZEGÓŁY ZJAZDÓW	SKALA 1: 50, 1:10
Rys. nr 5	- PRZEKROJE POPRZECZNE	SKALA 1: 100/100
Rys. nr 6	- PRZEDMIAR ROBÓT PROJEKTOWANYCH	SKALA 1: 500

# OPIS TECHNICZNY

## 1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest budowa ulicy Targowej w Ostrowi Mazowieckiej od km 0+000,00 do km 0+205,36 wraz z budową kanalizacji deszczowej.

## 2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- umowa zawarta z Urzędem Miasta Ostrow Mazowiecka
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. „W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”,
- mapy zasadniczej do celów projektowych w skali 1:500
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
- inwentaryzacja w terenie

## 3. STAN ISTNIEJĄCY

### ul. Targowa

- droga gminna
- jezdnia o nawierzchni żwirowej

### infrastruktura terenu

W ulicy występują następujące sieci:

- sieć wodociągowa
- kanalizacja sanitarna
- kanalizacja deszczowa
- napowietrzna i podziemna linia energetyczna

## 4. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE

### 4.1 PARAMETRY TECHNICZNE

- ulica klasy D
- prędkość projektowa 50 km/h
- kategoria ruchu KR 2
- minimalne pochylenie podłużne 0,56%
- jezdnia szer. 6,0m
- chodnik jednostronny

### 4.2 GEOMETRIA (Rys nr 1)

Początek projektowanego odcinka ul. Targowej stanowi zmiana nawierzchni jezdni z betonowej kostki brukowej na nawierzchnię żwirową (km 0+000,00), koniec zaś zmiana

nawierzchni jezdni ze żwirowej nawierzchnię z betonowej kostki brukowej (km 0+205,36).

W załamania osi jezdni (W2 i W3) wpisano łuk poziomy  $R=100m$

Spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%

#### **4.3 UKSZTAŁTOWANIE WYSOKOŚCIOWE (Rys. nr 3)**

Niweletę jezdni ulicy Targowej dowiązано do rzędnych istniejących nawierzchni jezdni ul. Targowej oraz rzędnych bram wjazdowych.

Spadek podłużny jezdni min 0,56%, max 2,28%.

#### **4.4 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI (Rys nr 4, nr 5, nr 6)**

##### **4.4.1 Jezdnia**

- betonowa kostka brukowa grub. 8cm – kolor szary na podsypce cementowo – piaskowej grub. 3 cm (oznakowanie poziome należy wykonać z betonowej kostki brukowej koloru czerwonego)
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 20cm
- warstwa odcinająca z pospółki grub. 15cm
- obramowanie krawężnikiem betonowym o wym. 15x30cm na ławie betonowej z oporem

##### **4.4.2 Zjazdy**

- betonowa kostka brukowa grub. 8cm – kolor czerwony na podsypce cementowo – piaskowej grub. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 20cm
- warstwa odcinająca z pospółki grub. 15cm
- obramowanie opornikiem betonowym o wym. 12,5x25cm na ławie betonowej z oporem
- obramowanie krawężnikiem betonowym najazdowym o wym. 15x22cm na ławie betonowej z oporem od strony jezdni

##### **4.4.3 Chodnik**

- betonowa kostka brukowa grub. 6cm – kolor grafitowy na podsypce cementowo – piaskowej grub. 5 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 10cm
- obramowanie obrzeżem betonowym o wym. 8x30cm

##### **4.4.4 Chodnik o wzmocnionej konstrukcji**

- betonowa kostka brukowa grub. 8cm – kolor grafitowy na podsypce cementowo – piaskowej grub. 3 cm

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 20cm
- warstwa odcinająca z pospółki grub. 15cm

#### **4.4.5 Miejsca postojowe**

- betonowa kostka brukowa grub. 8cm – kolor czerwony na podsypce cementowo – piaskowej grub. 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 grub. 20cm
- warstwa odcinająca z pospółki grub. 15cm
- obramowanie krawężnikiem betonowym o wym. 15x30cm na ławie betonowej z oporem
- obramowanie opornikiem betonowym o wym. 12,5x25cm na ławie betonowej z oporem od strony jezdni

### **5. ROBOTY ZIEMNE (Rys. nr 5)**

Roboty ziemne obliczone zostały metodą przekrojów poprzecznych, wyniki przedstawiono w tabeli robót ziemnych.

Grunt z wykopu oraz z odhumusowania przeznaczono na odkład.

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

### **6. ODWODNIENIE**

Wody opadowe z jezdni, zjazdów i chodników odprowadzane będą do projektowanych kraterów ściekowych. Projekt budowy odwodnienia stanowi odrębne opracowanie.

### **7. ZIELEŃ**

Przewiduje się założenie nowych trawników wzdłuż prowadzonych robót drogowych. Pasy zieleni zostaną zahumusowane warstwą grub. 10cm. W obrębie inwestycji nie występują drzewa i krzewy przewidziane do wycinki.

### **8. ROBOTY ROZBIÓRKOWE (Rys. nr 8)**

Zakres robót rozbiórkowych:

- rozebranie nawierzchni z betonowej kostki brukowej
- rozebranie nawierzchni z betonu wylewanego na mokro

### **9. REGULACJA WYSOKOŚCIOWA**

Istniejące studnie kanalizacji sanitarnej, skrzynki sieci wodociągowej należy wyregulować wysokościowo zgodnie ze szczegółową specyfikacją techniczną.

#### ***10. UWARUNKOWANIA REALIZACJI INWESTYCJI***

Przed rozpoczęciem robót drogowych należy:

- wybudować kanalizację deszczową

#### ***11. OPINIE, UZGODNIENIA***

- opinia Starosty Ostrowskiego z dnia 22.09.2015r.
- uzgodnienie Miasta Ostrów Mazowiecka
- uzgodnienie ZUD z dnia 5.10.2015r. (w projekcie budowlanym)