

PROJEKT TECHNICZNY

EGZ. pdf

Nazwa obiektu

Przebudowa ulicy Solecckiej w Strzyżach

Adres obiektu:

m. Strzyże gm. Mszczonów pow. żyrardowski woj. mazowieckie

Numery ewidencyjne działek, na których obiekt jest usytuowany:

obr. 0049 Strzyże 6, 11,

Inwestor

Gmina Mszczonów

Plac Piłsudskiego 1, 96-320 Mszczonów



Kody CPV (Wspólny słownik zamówień):

45111200-0 Roboty w zakresie przygotowania terenu pod budowę i roboty ziemne

45233200-1 Roboty w zakresie różnych nawierzchni

Jednostka projektowa:

„ROADS” projekt Martyna Szewczyk

ul. Sierakowicka 27 96-100 Skierniewice

Zespół projektowy:			
Stanowisko	Imię i nazwisko	Numer uprawnień	Podpis
BRANŻA DROGOWA			
Projektował	Martyna Szewczyk		

Data opracowania

luty 2022 r.

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

Część opisowa

1.	Strona tytułowa	1
2.	Spis treści	2
3.	Opis techniczny	3-5

Część graficzna

Rys. nr 1	„Orientacja”	1:10000	6
Rys. nr 2	„Plan sytuacyjny”	1:500	7
Rys. nr 3	„Przekrój konstrukcyjny normalny”	1:40	8
Rys. nr 4	„Przekrój konstrukcyjny normalny”	1:40	9

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowanie

- 1.1. Zlecenie od Inwestora tj. Gminy Mszczonów z siedzibą Pl. Piłsudskiego 1 96-320 Mszczonów dla firmy „ROADS” projekt Martyna Szewczyk z siedzibą ul. Sierakowicka 27 96-100 Skierniewice.
- 1.2. Mapa w skali 1:1000 pozyskana od Inwestora.
- 1.3. Obowiązujące normy oraz wydawnictwa i publikacje techniczne z przedmiotowego zakresu obejmującego temat projektu.
- 1.4. Wizje lokalne i pomiary w terenie.

2. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest przebudowa ulicy Sołeckiej (droga gminna) w m. Strzyże od km 0+000 do granicy pasa drogowego drogi powiatowej km 0+751 o całkowitej długości 751mb.

3. Stan istniejący zagospodarowania działki.

3.1. Stan istniejący wraz z przewidywanymi zmianami

Obecnie droga objęta opracowaniem posiada nawierzchnie z kruszywa o szerokości 2,70-4,00m. W jej miejsce powstanie droga o nawierzchni z powierzchniowego potrójnego utrwalenia. Przebudowa polegać będzie na uzupełnieniu warstwy podbudowy kruszywem oraz ułożenia trzech warstw powierzchniowego utrwalenia. **Inwestor nie przewiduje wykonania obustronnych poboczy z kruszywa łamanego jedynie uzupełnienie gruntem rodzimym krawędzi jezdni.** Szerokość istniejącej jezdni miejscami nie pozwala na wbudowanie jezdni szerokości 3,5m. W tym celu konieczne jest poszerzenie istniejącej jezdni mającej służyć jako podbudowa.

4. Ochrona zabytków.

Działki, na której planowana jest inwestycja, nie podlegają wpisowi do rejestru o ochronie zabytków oraz nie podlegają ochronie na podstawie ustaleń planu zagospodarowania terenu.

5. Wpływ eksploatacji górniczych.

Teren przeznaczony pod przebudowę nie podlega wpływom eksploatacji górniczych, teren nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

6. Oddziaływanie na środowisko.

Ze względu na długość przebudowywanego odcinka drogi (poniżej 1 kilometra) zgodnie z §3 ust. 1. pkt. 60 rozporządzenia rady ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397 z późniejszymi zmianami) inwestycja nie została zakwalifikowana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

7. *Interesy osób trzecich.*

Inwestycja nie narusza interesów osób trzecich.

8. *Zakres robót budowlanych:*

- wyrównanie istniejącej nawierzchni z kruszywa w celu wykorzystania jako dolnej części podbudowy,
- wykonanie podbudowy na poszerzeniu istniejącej jezdni,
- wyrównanie oraz uzupełnienie podbudowy warstwą kruszywa C90/3 grub. 8cm,
- wykonanie potrójnego powierzchniowego utwardzenia,
- uzupełnienie i wyprofilowanie poboczy,
- uporządkowaniu terenu.

9. *Szata roślinna.*

Przebudowa drogi odbywa się kosztem istniejących nawierzchni gruntowych oraz częściowo trawiastych. Przebudowa drogi nie wiąże się z wycinką drzew i krzewów.

10. *Rozwiązania geometryczno konstrukcyjne.*

Wprowadzono następujące rozwiązania projektowe:

- jezdnia jednojezdniowa jednopasowa szerokości 3,50m,
- przekrój poprzeczny dwustronny daszkowy,

Projektowana konstrukcja nawierzchni:

- powierzchniowe utwardzenie nawierzchni drogowych emulsją asfaltową, grysy bazaltowe o wymiarach 2-5-mm, ilość kruszywa 6,0-dm³/m²,
- powierzchniowe utwardzenie nawierzchni drogowych emulsją asfaltową, grysy bazaltowe o wymiarach 5-8-mm, ilość kruszywa 8,0-dm³/m²,
- Powierzchniowe utwardzenie nawierzchni drogowych emulsją asfaltową, grysy bazaltowe o wymiarach 8-11-mm, ilość kruszywa 12,0-dm³/m²,
- uzupełnienie podbudowy kruszywem łamanym C90/3 średnio 5cm,

Pod poszerzenie nawierzchni należy wykonać dodatkowo:

- podbudowę z kruszywa C90/3 warstwą grubości 10cm,
- warstwę odsączającą z piasku średniego warstwą grubości 10cm.

11. *Rozwiązania geometryczne i sytuacyjne - wysokościowe.*

11.1. *Jezdnia.*

Trasa składa się z odcinków prostych. Projektowaną jezdnie należy geometrycznie oraz wysokościowo dowiązać do istniejącej nawierzchni asfaltowej na początku opracowania. Spadki poprzeczne poza włączeniami do istniejących nawierzchni asfaltowych wynoszą 2%.

11.2. Zjazdy

Na przedmiotowym odcinku nie przewiduje się budowy oraz przebudowy zjazdów. Istniejące zjazdy należy uzupełnić warstwą z mieszanki kruszywa niezwiązanego C90/3 do poziomu krawędzi jezdni.

11.3. Pobocza.

Inwestor nie przewiduje wykonania obustronnych poboczy z kruszywa łamanego jedynie uzupełnienie gruntem rodzimym krawędzi jezdni..

11.4. Elementy odwodnienia

Nie dotyczy.

12. Uwagi końcowe.

Kierownik budowy zgodnie z art. 21a ust. 1 i 2 ustawy Prawo budowlane jest obowiązany przed rozpoczęciem robót sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Stosowna informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia została opracowana i dołączona do niniejszego opracowania.

Podłoże gruntowe powinno być wyrównane oraz odpowiednio zagęszczone. Teren robót powinien być odpowiednio odwodniony. Grunt oraz materiały konstrukcyjne należy zagęszczać przy wilgotności optymalnej oraz warstwami o grubości dostosowanej do mocy sprzętu zagęszczającego.