

INWESTOR			
GMINA NOWE MIASTO UL. APTECZNA 8 , 09-120 NOWE MIASTO			
JEDNOSTKA PROJEKTOWA			
P.H.U. „DROG – POL II” s.c. Poświętne ul. Podmiejska 7, 09-100 Płońsk			
OBIEKT			
CIĄG PIESZO-ROWEROWY PLACE Z MIEJSCAMI POSTOJOWYMI			
ZADANIE INWESTYCYJNE			
Zagospodarowanie i poprawa infrastruktury wokół Zalewu Nowomiejskiego w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej, turystycznej i rekreacyjnej regionu			
Działki nr: 637/2, 637/17, 638/3, 639/2, 659/2, 999/2, 999/3, 999/4			
TEMAT OPRACOWANIA			
PROJEKT BUDOWLANY WYKONAWCZY			
BRANŻA			
DROGOWA			
Stanowisko	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
PROJEKTANT:	ZYGMUNT WIERZBICKI	WZDP 677/66	
WSPÓŁPRACA:	inż. PAWEŁ SZYMAŃSKI	7342/Cie-20/92	
WSPÓŁPRACA:	inż. KAMIL KRAJEWSKI		

28 MAJA 2008 r

SPIS ZAWARTOŚCI

1. PLAN ORIENTACYJNY	str. 1
2. OPIS TECHNICZNY	str. 2-7
3. PRZEKROJE NORMALNE	str. 8-10
4. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU SKALA 1:1000	str. 11-13
5. PROFIL PODŁUŻNY SKALA 1:100:1000	str. 14-16
6. PRZEKROJE CHARAKTERYSTYCZNE	str. 17-20
7. TABELA ROBÓT ZIEMNYCH	str. 21-22
8. TABELA HUMUSOWANIA I OBSIEWU	str.23-24
9. WYKAZ PROJEKTOWANYCH AZYLI	str. 25
10. PRZEDMIAR ROBÓT	str. 26-31
11. INFORMACJA BIOZ	str. 32-34
12. UPRAWNIENIA PROJEKTANTA	str. 35
13. ZAŚWIADCZENIE PROJEKTANTA Z MIB	str. 36
14.OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA	str. 37

OPIS TECHNICZNY

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot opracowania

Wykonanie dokumentacji zagospodarowania i poprawy infrastruktury wokół Zalewu Nowomiejskiego w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej, turystycznej i rekreacyjnej regionu.

1.2. Cel opracowania

Celem opracowania jest określenie zakresu robót drogowych na odcinku od km 0+000,00 do 0+103,13 działki nr 999/2 i 659/2 oraz od 0+000,00 do 585,98 działki nr 637/17, 638/3, 639/2, 999/4 i 999/2 oraz na placach z miejscami postojowymi o pow. 2011m² działki nr 999/3 i 637/2, o pow. 1459 m² działki nr 639/2 i 999/4.

1.3. Podstawa opracowania

- Umowa pomiędzy Inwestorem a Wykonawcą
- Mapa w skali 1:1000
- Warunki techniczne i uzgodnienia.
- Wytyczne projektowania dróg III, IV, V klasy technicznej WPD-2 i WPD-1999r.
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych wydany przez „TRANSPROJEKT” Warszawa
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych IBDiM Warszawa 1997 r.
- inne przepisy dotyczące projektowania dróg oraz literatura techniczna i stosowne rozwiązania.

1.4. Formalne podstawy opracowania

- Ustawa z dn. 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz. U. Nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz. 1133).

1.5. Lokalizacja inwestycji

Odcinki dróg od km 0+000,00 do 0+103,13 oraz od 0+000,00 do 585,98 oraz place z miejscami postojowymi zlokalizowane są w miejscowości Nowe Miasto nad rzeką Soną.

2. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI

2.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest zagospodarowanie i poprawa infrastruktury wokół Zalewu Nowomiejskiego w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej, turystycznej i rekreacyjnej regionu.

2.2. Zakres inwestycji

Inwestycja objęta niniejszym opracowaniem polega na wykonaniu ciągu pieszo-rowerowego i placów wraz z miejscami postojowymi w miejscowości Nowe Miasto.

Zakres inwestycji obejmuje:

- roboty rozbiórkowe
- roboty przygotowawcze
- roboty ziemne
- podbudowę z kruszywa naturalnego
- roboty nawierzchniowe wykonane z kostki brukowej betonowej
- roboty wykończeniowe

2.3. Stan istniejący

Teren położony nad zalewem na dzień dzisiejszy ma podłoże piaszczyste. Ruch pieszych odbywa się tam po wydeptanych ścieżkach porośniętych darnią. Pierwszy plac przeznaczony dla postoju pojazdów posiada nawierzchnię żwirową utwardzoną ograniczoną z jednej strony opornikiem betonowym. Drugi plac posiada nawierzchnię gruntową.

3. ROZWIĄZANIA TECHNICZNO – BUDOWLANE

3.1. Projektowane miejsca parkingowe

Lokalizacja miejsc postojowych pozwoli na uporządkowanie pojazdów zatrzymujących nad zalewem.

Wewnątrz placu zaprojektowano wydzielone miejsca parkingowe.

Wymiary miejsca parkingowego wynoszą 5,00 x 2,30 m – 85+66 miejsc

Jedno miejsce przeznaczone dla osób niepełnosprawnych - wymiary 5,00 x 3,60

3.2. Podstawowe parametry techniczne drogi gminnej klasy D

klasa techniczna drogi	– D (wewnętrzna)
prędkość projektowa	– V = 30 km/h
szerokość ciągu pieszo-rowerowego	– 3,5 m

Konstrukcja nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego:

- kostka betonowa gr. 8 cm.
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- wyrównanie istniejącej nawierzchni piaskiem gr. 10 cm

Konstrukcja placów postojowych:

- kostka betonowa gr. 8 cm.
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego gr. 20 cm

- krawężnik betonowy 15x30x75
- ława betonowa z oporem z betonu B-15

3.3. Odwodnienie oraz warunki gruntowo-wodne

Obecny sposób odwodnienia – naturalny , częściowo poprzez wchłanianie w głąb istniejącej nawierzchni gruntowej, częściowo poprzez spadki podłużne i poprzeczne w stronę Zalewu Nowomiejskiego.

3.4. Układ wysokościowy drogi

Projektowana niweleta drogi na budowanym odcinku ciągu pieszo-rowerowego od km 0+000,0 do 0+103 i od 0+000 do 0+585,98 uwzględnia ustalenia wynikające z zapewnienia niezbędnych warunków na utrzymanie drogi klasy D zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. (Dz. U. Nr 43, poz. 430).

3.5. Urządzenia obce

Istniejący kabel elektryczny oświetlenia pod projektowaną drogą w km;

0+134,90

0+155,53

0+170,54

0+207,48

0+245,83

0+286,31

0+329,93 do 0+373,66

0+415,22

0+460,68

0+505,96

0+535,48

0+557,25 strona prawa.

Pod zjazdami należy zabezpieczyć instalację rurą ochronną średnicy $\varnothing=75$ mm, tak jak pokazano na projekcie zagospodarowania terenu.

Skrzyżowania projektowanych obiektów lub urządzeń z istniejącymi kablami energetycznymi wykonać zgodnie z PN/E-05-125.

3.6. Projektowane odwodnienie

Odwodnienie istniejącej nawierzchni z kostki brukowej betonowej zostało zaprojektowane w formie zastosowania ścieku przykrawężniokowego, odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych; z powierzchniowym odprowadzeniem wody na przyległy teren w kierunku zalewu.

3.7. Urządzenia organizacji i bezpieczeństwa ruchu

Dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu należy ustawić znaki:

Pionowe przed wjazdem na place z miejscami postojowymi:

- B-18
- D-18 i T30b

Pionowe przed wyjazdem z placów z miejscami postojowymi:

- A-7

Znaki pokazano na planie zagospodarowania terenu.

4. OCHRONA ŚRODOWISKA.

Realizacja budowy ciągu pieszo-rowerowego i placów z miejscami postojowymi, nie ma żadnego wpływu i oddziaływania na istniejące środowisko. Nie zwiększy również emisji substancji szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi a podniesie atrakcyjność inwestycyjną, turystyczną i rekreacyjną regionu. Przewidziane do użycia materiały budowlane powinny odpowiadać Polskim Normom i posiadać aprobaty techniczne.

4.1. Warunki ochrony środowiska

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2002 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. z 2002r. Nr 179, poz. 1490), inwestycja nie zaliczona jest do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko i wymagających wykonania raportu oddziaływania na środowisko.

4.2. Ochrona dziedzictwa kulturowego i zabytków.

Na obszarze zamierzenia budowlanego, ani w jego bezpośrednim sąsiedztwie, nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków ani obiekty kultury współczesnej.

4.3. Technologia robót

Technologię robót oraz wymagania dotyczące materiałów, sprzętu, transportu, obmiarów, badań laboratoryjnych, warunków odbioru przedstawiono w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

Zagospodarowanie i poprawa infrastruktury wokół Zalewu Nowomiejskiego w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej, turystycznej i rekreacyjnej regionu

Przed przystąpieniem do robót należy wystąpić do zarządcy drogi o wyrażenie zgody na wejście z robotami w pas drogi.

5. UWAGI

Punkty osnowy geodezyjnej zabezpieczyć przed naruszeniem i przykryciem nawierzchnią trwałą. Nadzór nad zabezpieczeniem zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego. W przypadku stwierdzenia przez jednostkę nadzorującą konieczności przeniesienia punktu geodezyjnego poza pas drogowy – uzyskać szczegółowe warunki przeniesienia z Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Płońsku. Punkty osnowy geodezyjnej podlegają ochronie zgodnie z art. 15 ustawy z dn. 17.05.1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (jedn. tekst Dz. U. z 2000r. nr 100, poz. 1086 z późn. zmianami).

TABELA ROBÓT ZIEMNYCH

Tabela robót ziemnych

Pikietaż	Powierzchnia przekroju		Powierzchnia średnia		Odległość c m	Objętość		Zużycie na miejscu m3	Nadmiar objętości		Suma algebraiczna	
	W	N	W	N		W	N		W	N	W	N
	m2	m2	m2	m2		m3	m3		m3	m3	m3	m3
0 + 0	0,21	0,24									0,0	0,0
			0,395	0,125	44	17,3	5,5	5,5	11,8	0,0		
0 + 44	0,58	0,01									11,8	0,0
			0,675	0,135	47	31,5	6,3	6,3	25,2	0,0		
0 + 91	0,77	0,26									37,0	0,0
			1,03	0,155	13	13,0	2,0	2,0	11,1	0,0		
0 + 103	1,29	0,05				61,8	13,7	13,7	48,1	0,0	48,1	0,0

Sporządził:

Maciej Jeznach

A	B	C	D	E
B-A = E-D 13,7-61,8 = 0,0-48,1				
A-D = B-E 61,8-48,1 = 13,7-0,0				

TABELA ROBÓT ZIEMNYCH

Tabela robót ziemnych

Pikietaż	Powierzchnia przekroju		Powierzchnia średnia		Odległość z m	Objętość		Zużycie na miejscu m3	Nadmiar objętości		Suma algebraiczna	
	W	N	W	N		W	N		W	N	W	N
	m2	m2	m2	m2		m3	m3		m3	m3	m3	m3
0 + 0	0,44	0,1									0,0	0,0
			0,72	0,055	110	79,2	6,1	6,1	73,2	0,0		
0 + 110	1	0,01									73,2	0,0
			0,72	0,055	43	31,0	2,4	2,4	28,6	0,0		
0 + 153	0,44	0,1									101,7	0,0
			1,105	0,05	63	69,6	3,2	3,2	66,5	0,0		
0 + 216	1,77	0									168,2	0,0
			1,06	0,07	51	54,1	3,6	3,6	50,5	0,0		
0 + 267	0,35	0,14									218,7	0,0
			1,21	0,07	52	62,9	3,6	3,6	59,3	0,0		
0 + 319	2,07	0									278,0	0,0
			1,64	0,005	69	113,2	0,3	0,3	112,8	0,0		
0 + 388	1,21	0,01									390,8	0,0
			0,8	0,035	75	60,0	2,6	2,6	57,4	0,0		
0 + 463	0,39	0,06									448,2	0,0
			0,32	0,035	31	9,9	1,1	1,1	8,8	0,0		
0 + 494	0,25	0,01									457,0	0,0
			0,59	0,01	46	27,1	0,5	0,5	26,7	0,0		
0 + 540	0,93	0,01									483,7	0,0
			1,08	0,005	46	49,7	0,2	0,2	49,4	0,0		
0 + 586	1,23	0									533,1	0,0
						556,6	23,5	23,5	533,1	0,0		

Sporządził:

Maciej Jeznach

A	B	C	D	E
B-A = E-D 23,5-556,6 = 0,0-533,1				
A-D = B-E 556,6-533,1 = 23,5-0,0				

Wyliczenie powierzchni skarp

Pikietaż	SKARPA WYKOPU				SKARPA NASYPU			Uwagi
	Szero - kość	Szer. średnia	Odle - głość	Powie - rzchnia	Szero - kość	Szer. średnia	Powie - rzchnia	
	m	m	m	m2	m	m	m2	
0 + 0	0,0				2,1			
0 + 43,8	1,5	0,8	43,8	32,9	0,6	1,3	57,4	
0 + 90,5	3,5	2,5	46,7	115,8	1,1	0,8	38,5	
0 + 103,13	4,3	3,9	12,6	49,2	0,6	0,8	10,5	

Sporządził:

Maciej Jeznach

197,9

106,4

Wyliczenie powierzchni skarp

Pikietaż	SKARPA WYKOPU				SKARPA NASYPU			Uwagi
	Szero - kość m	Szer. średnia m	Odle - głość m	Powie - rzchnia m2	Szero - kość m	Szer. średnia m	Powie - rzchnia m2	
0 + 0	0,0				1,3			
0 + 110	2,2	1,1	110,0	119,4	0,6	0,9	102,9	
0 + 153	0,0	1,1	43,0	46,7	0,8	0,7	29,5	
0 + 216	3,4	1,7	63,0	107,1	0,0	0,4	24,3	
0 + 267	0,0	1,7	51,0	86,7	1,8	0,9	46,9	
0 + 319	5,5	2,8	52,0	143,0	0,0	0,9	47,8	
0 + 388	4,9	5,2	69,0	359,5	0,6	0,3	20,7	
0 + 463	0,0	2,5	75,0	184,5	1,0	0,8	58,9	
0 + 494	4,1	2,0	31,0	63,1	0,5	0,7	22,9	
0 + 540	3,6	3,8	46,0	176,9	0,4	0,5	20,9	
0 + 585,98	5,0	4,3	46,0	197,3	0,4	0,4	17,5	

Sporządził:

1484,0

392,2

Maciej Jeznach

Zagospodarowanie i poprawa infrastruktury wokół Zalewu Nowomiejskiego w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej, turystycznej i rekreacyjnej regionu

WYKAZ PROJEKTOWANYCH AZYLI

PT 0+000,00 – KT 0+585,98

<u>Strona lewa</u>	<u>Szerokość</u>	<u>Powierzchnia</u>
0+135	3,0 m	10,0 m ²
0+156	3,5 m	14,0 m ²
0+171	3,0 m	9,0 m ²
0+208	3,0 m	9,0 m ²
0+246	3,0 m	9,0 m ²
0+286	3,0 m	9,0 m ²
0+330	3,0 m	9,0 m ²
0+374	3,0 m	9,0 m ²
0+415	3,0 m	9,0 m ²
0+461	3,0 m	9,0 m ²
0+506	3,0 m	9,0 m ²
0+557	3,0 m	9,0 m ²

	Razem	114,0 m ²
skrzyżowanie	0+53513,0 m	9,0 m ²

Sporządził:

MACIEJ JEZNACH

Zagospodarowanie i poprawa infrastruktury wokół Zalewu Nowomiejskiego w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej, turystycznej i rekreacyjnej regionu

INFORMACJA BIOZ

INWESTOR: GMINA NOWE MIASTO
UL. APTECZNA 8 , 09-120 NOWE MIASTO
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

PROJEKTANT: P.H.U "DROG – POL II" s.c.
POŚWIĘTNE, UL. PODMIEJSKA 7, 09-100 PŁOŃSK

28 MAJA 2008 r

P.H.U. „DROG –POL II” sc Poświętne ul. Podmiejska 7, 09-100 Płońsk

Część opisowa

Informacja dotyczy zagospodarowania i poprawy infrastruktury wokół Zalewu Nowomiejskiego w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej, turystycznej i rekreacyjnej regionu.

Roboty podzielone zostały na etapy:

- roboty przygotowawcze
- roboty rozbiórkowe
- roboty ziemne
- ustawienie krawężników, obrzeży
- wykonanie chodników z kostki bet. gr. 8cm
- wykonanie podbudowy
- roboty nawierzchniowe
- roboty wykończeniowe
- wykonanie oznakowania

Przed rozpoczęciem robót w pasie drogowym należy uzyskać zezwolenie od zarządcy drogi. Po komisyjnym przekazaniu placu budowy planowane do wykonania roboty należy oznakować. Przed przystąpieniem do wykonania robót kierownik budowy winien przeprowadzić instruktaż z zakresu BHP (szkolenie wstępne) zatrudnionych pracowników, a następnie indywidualne przeszkolenie każdego pracownika w zakresie BHP na poszczególnych stanowiskach pracy.

Na czas budowy oznakowanie robót winno być przyjęte przez Inspektora Nadzoru.

Miejsce prowadzenia robót przy wjazdach na place przeznaczonymi pod miejsca parkingowe należy wygrodzić zaporami drogowymi, U-20, co 10 m, ustawić tablice kierujące U- 21b oraz oświetlenie U-35, natomiast cały teren robót należy wygrodzić taśmą białą-czerwoną i oznakować znakami ostrzegawczymi.

Zapory drogowe U-20 zastosowane do odgrodzenia jezdni od ruchu pieszego, oraz pracowników bezpośrednio zatrudnionych na budowie powinny mieć lica wykonane z folii odblaskowej i być wyposażone w elementy odblaskowe oraz lampy ostrzegawcze.

Od zmroku do świtu prowadzone roboty muszą być oznakowane światłami ostrzegawczymi o barwie żółtej. Na zaporach drogowych ustawionych w poprzek jezdni światło ostrzegawcze powinno być umieszczone w taki sposób, aby wyznaczało szerokość jezdni wyłączanej z ruchu. Mogą być one umocowane zarówno na zaporach jak i bezpośrednio pod nimi jednak nie wyżej niż 0,1 mb od górnej krawędzi zapory. Światła ostrzegawcze umieszcza się na wygrozdzeniach w poprzek jezdni. Światła te powinny być widoczne z odległości 250 m.

Zagospodarowanie i poprawa infrastruktury wokół Zalewu Nowomiejskiego w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej, turystycznej i rekreacyjnej regionu

Stosowane w czasie robót znaki drogowe, sygnały oraz urządzenia zabezpieczające powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień jak i w nocy. Ze względu na ich przenośny charakter, a więc szybkie zużycie i zniszczenie szczególną uwagę należy zwrócić na konieczne stosunkowo częste ich oczyszczanie i odnawianie. Wszelkie znaki i sygnały związane z robotami powinny być usuwane niezwłocznie po zakończeniu robót lub przestawianie w miarę ich postępu.

Znaki należy umieszczać po prawej stronie jezdni w odległości od 0,5 do 2,0 mb od krawędzi jezdni. Na drogach na wysokości 1,80 m. Jeżeli na jednym słupku umieszczono więcej niż jedną tarczę znaku, wysokość umieszczania najniższej nie powinna być mniejsza niż 0,90 m , a najwyższej nie większa niż 2,20 m.

Wymiary znaków używanych w związku z robotami nie mogą być mniejsze niż wymiary innych znaków tej kategorii stosowanych na danej drodze. Jako podstawowe urządzenia zabezpieczające powinny być stosowane:

1. białe – czerwone zapory
2. tablice prowadzące
3. pachołki

Zapory powinny być umieszczane na wysokości 0,90 – 1,20 mb licząc od poziomu drogi do górnej krawędzi zapory. Tablice prowadzące powinny być umieszczone na wysokości 0,90 – 1,50 mb nad jezdnią. Tło tablic jest barwy białej, a strzałki barwy czerwonej. Konstrukcja stojaków do zapór powinna zapewniać stabilność urządzenia.

Budowa ciągu pieszo-rowerowego znacząco wpłynie na bezpieczeństwo ruchu pieszego i kołowego oraz podniesie estetykę przyległego terenu.

Zagospodarowanie i poprawa infrastruktury wokół Zalewu Nowomiejskiego w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej, turystycznej i rekreacyjnej regionu

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA
DO

zagospodarowania i poprawy infrastruktury wokół Zalewu Nowomiejskiego w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej, turystycznej i rekreacyjnej regionu.

Oświadczamy, że ww. projekt budowlany wykonawczy został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant: