

**OPIS TECHNICZNY
PROJEKTU WYKONAWCZEGO
BRANŻY DROGOWEJ
W RAMACH INWESTYCJI:**

„Przebudowa targowiska miejskiego przy ulicy Targowej”

Projektant

mgr inż. Damian Białas
upr. bud. MAP/0006/P00K/05
spec. konstrukcyjno-budowlana

Sprawdzający:

inż. Rafał Dudek
upr. bud. 327/2002
spec. konstrukcyjno-budowlana

1. LOKALIZACJA I PROGRAM ZADANIA INWESTYCYJNEGO

1.1. Podstawa opracowania

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Ustawy z dnia 07.07.1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późniejszymi zmianami).
- Prawa ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. Nr 62 poz. 627).
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. Nr 202 poz. 2072 z późn. zm.).
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz. 1133).
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, z dn. 02.03.1999r. (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
- Katalogu Typowych Konstrukcji Podatnych i Pólsztynowych, IBDiM-1997r.
- Dokumentacji geotechnicznej dla projektu „Przebudowa targowiska miejskiego przy ulicy „Targowej”.
- Mapy sytuacyjno-wysokościowej do celów projektowych w budownictwie w skali 1:500.
- Wizji w terenie oraz inwentaryzacji fotograficznej.
- Uzgodnień z Inwestorem oraz Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

1.2. Inwestor/Zlecający



GMINA PIŃCZÓW
Ul. 3 Maja 10
28-400 Pińczów

1.3. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu wykonawczego dla przebudowy istniejącego targowiska w zakresie przebudowy miejsc targowych i dróg manewrowych oraz wydzielenia miejsc postojowych w miejscowości Pińczów w województwie świętokrzyskim. Opracowanie to wchodzi w skład zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa targowiska miejskiego przy ulicy „Targowej”.

Infrastrukturę drogową, która jest przedmiotem niniejszego opracowania, zaprojektowano z uwagi na przebudowę targowiska. Wykonanie przebudowy miejsc targowych i dróg manewrowych oraz budowa miejsc postojowych położonych na przedmiotowym terenie ma za zadanie zapewnić obsługę komunikacyjną oraz dostęp do

przedmiotowej

inwestycji.

Zakres całego zamierzenia:

- **przebudowa miejsc targowych**
- **przebudowa dróg manewrowych (szerokość 5,0m):**
 - odcinek 1 o długości 43,94m
 - odcinek 2 o długości 63,63m
 - odcinek 3 o długości 69,59m
 - odcinek 4 o długości 42,83m
 - odcinek 5 o długości 60,95m
 - odcinek 6 o długości 63,00m
 - odcinek 7 o długości 93,89m
 - odcinek 8 o długości 87,00m
 - odcinek 9 o długości 255,53m
 - odcinek 10 o długości 52,63m
 - odcinek 11 o długości 175,54m
- **budowa miejsc postojowych na 175 samochody osobowe o wymiarach - wymiary stanowisk postojowych 5,00x2,50m oraz 5,00x3,60 (dla osób niepełnosprawnych)**

Zakres merytoryczny opracowania obejmuje rozwiązania w zakresie branży drogowej. Dokładny zakres prac projektowych opisano w dalszej części.

1.4. Usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na działkach ewidencyjnych nr: 362/4; 460; 468/4 w miejscowości Pińczów, usytuowanej w południowej części gminy Pińczów, na terenie powiatu pińczowskiego w województwie świętokrzyskim. Lokalizację przedsięwzięcia przedstawia rys. 01 „Plan orientacyjny”.

1.5. Cel opracowania

Celem opracowania jest wykonanie projektu wykonawczego dla zadania inwestycyjnego pod nazwą jak w tytule oraz przyjęcie założeń projektowych dla przebudowy miejsc targowych i dróg wewnętrznych oraz budowę miejsc postojowych na terenie targowiska miejskiego. Realizacja przedmiotowej inwestycji przyczyni się do poprawy warunków komunikacyjnych i eksploatacyjnych na w/w terenie.

1.6. Kolejność realizacji

Prace związane w przebudową miejsc targowych i dróg wewnętrznych oraz budową miejsc postojowych należy rozpocząć od usunięcia kolizji z istniejącymi urządzeniami obcymi, dotyczy to przebudowy lub zabezpieczenia istniejących sieci podziemnych i naziemnych. Po wykonaniu niezbędnych prac wcześniej wymienionych można przystąpić do budowy drogi oraz chodnika.

Dokładny opis dot. zabezpieczenia istniejących sieci zlokalizowanych pod projektowaną drogą i placem opisuje przedmiotowy projekt. Natomiast opis przebudowy/zabezpieczenie sieci kolidujących z projektowanymi sieciami zawierają branżowe projekty budowlane.

2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Istniejąca droga wewnętrzna odnosi się do drogi gminnej ul. Targowej, której początek (km 0+000) to skrzyżowanie z ul. Legionistów w miejscowości Pińczów.

W stanie istniejącym droga wewnętrzna posiadają przekrój jednojezdniowy o szerokości wahającej się w granicach od 8,00m do ok 13,00m w początkowej części, dalej nie jest ona wyodrębniona z placu targowego. Nawierzchnia drogi wewnętrznej i placu targowego

wg dokumentacji geotechnicznej, nasyp budowlany. Istniejąca jezdnia posiada przekrój jednostronny o pochyleniu 0,8% do 2,30%. Połączenie terenu inwestycji z istniejącą ul. Topolowa zrealizowane jest drogą o nawierzchni betonowej.

Na terenie działki inwestycyjnej występuje sieć wodociągowa, kanalizacja, oraz kablowa sieć elektroenergetyczna i napowietrzna sieć oświetleniowa. Znajduje się również istniejący budynek portierni oraz wiaty targowe. Odprowadzenie wody z przedmiotowego targowiska realizowane jest poprzez rozproszanie jej po terenie.

3. GEOTECHNICZNE WARUNKI GRUNTOWO-WODNE

Pod względem geomorfologicznym jest to taras zalewowy doliny rzeki Nidy w obszarze przemodelowanego antropogenicznie starorzecza. Jest to płaski teren o niewielkim spadku w kierunku rzeki. Kierunki spadków terenu podane wymuszają spływy wód powierzchniowych. Infiltracja w głąb obecnie jest znaczna.

Zwierciadło wód gruntowych występuje na głębokości od 0,7m do 1,35m ppt. Chronione wody głębokie są, budują główny Zbiornik Wód podziemnych nr 109, który podlega ochronie.

Miasto położone jest częściowo w Dolinie Nidy, od północy opierając się na zboczach wzgórz wchodzących w skład Garbu Pińczowskiego.

Podłoże budują fluwialne piaski przykryte nasypami żużłowymi. Strop skał (kreda górna) prawdopodobnie znajduje się na głębokości powyżej kilkudziesięciu metrów.

W oparciu o przeprowadzone badania wydzielone następujące warstwy geotechniczne:

Pakiet 1 (nasypy i grunty organiczne):

Warstwa 1A – Nawierzchnia wykonana z nasypów żużlowo-popiołowo-kamienistych (kliniec). Przypisano jej nośność $E_2 = 80$ kPa, zaś wskaźnik zagęszczenia $I_s = 0,96$ (wg normy PN S-022205) na podstawie uderzeń i oporu świdra. Miąższości tej warstwy jest mała i wynosi od 30 do 40 cm.

Warstwa 1B – Do warstwy tej zaliczono rodzimą glebę, którą przykryto ww. wymienioną warstwą 1A, a także namuły gliniaste i torfy głębiej występujące. Spąg tej warstwy zalega zazwyczaj na głębokości 0,7 m ppt., ale miejscami (otwór 2) schodzi nawet do głębokości 1,7 m ppt. Ta warstwa kwalifikuje się do usunięcia.

Pakiet 2 (piaski i pospółki rzeczne):

Warstwa 2A – Do warstwy tej zaliczono luźne piaski średnie i miejscami średnio-zagęszczone piaski, ale osłabione obecnością domieszek organicznych. Stopień zagęszczenia $I_D = 0,30$. Spąg tej warstwy schodzi miejscami do głębokości 2,7 m ppt. (otwór 7). Ta warstwa wymaga dogęszczenia i usunięcia lokalnych gniazd gruntów organicznych. W celu dogęszczenia podłoże należy odwodnić.

Warstwa 2B – Do warstwy tej zaliczono piaski średnie i miejscami grube. Stopień zagęszczenia $I_D = 0,40$.

Warstwa 2C – Do warstwy tej zaliczono piaski średnie. Stopień zagęszczenia $I_D = 0,50$.

Warstwa 2D – Do warstwy tej zaliczono pospółki. Stopień zagęszczenia $I_D = 0,40$.

Wg rozporządzenia dot. wymagań dla dróg [Dziennik Ustaw Nr 43, 2427, poz. 430]:

- „warunki gruntowo wodne podłoża nawierzchni” są „złe na przeciętne” zależnie od decyzji projektanta (czy wykop czy nasyp?),

- „grupa nośności podłoża wynosi G4”, przy czym problem jest warstwa 1B i częściowo 2A.

Inwestycja zmienia istniejące oddziaływania na środowisko, poprzez utwardzenie placu, bo zmniejsza

się wielkość infiltracji wód opadowych w głąb podłoża.

Podsumowując, stwierdzono warunki gruntowo wodne podłoża nawierzchni są „złe na przeciętne” zależnie od decyzji projektanta (czy wykop czy nasyp).

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1.7. Zakres całego zamierzenia inwestycyjnego

W ramach realizacji inwestycji pn. jak w tytule dla branży drogowej przewiduje się:

- Przebudowę miejsc targowych.
- Przebudowę dróg manewrowych:
 - odcinek 1 o długości 43,94m
 - odcinek 2 o długości 63,63m
 - odcinek 3 o długości 69,59m
 - odcinek 4 o długości 69,59m
 - odcinek 5 o długości 60,95m
 - odcinek 6 o długości 63,00m
 - odcinek 7 o długości 93,89m
 - odcinek 8 o długości 87,00m
 - odcinek 9 o długości 255,53m
 - odcinek 10 o długości 52,63m
 - odcinek 11 o długości 175,54m
- Budowę 175 miejsc postojowych

Dokładne rozwiązania sytuacyjne przedstawione zostały na rys. 01 „Plan Sytuacyjny”, natomiast rozwiązania konstrukcyjne na rys. 03 „Przekroje normalne”.

1.8. Parametry projektowe

Wartości parametrów niezbędnych do wykonania przedmiotowej dokumentacji projektowej przyjmowano zgodnie z publikacjami przytoczonymi w punkcie 1.1 niniejszego opisu.

Parametry techniczne dla dróg manewrowych:

• Odcinek 1	43,94m
• Odcinek 2	63,63m
• Odcinek 3	69,59m
• Odcinek 4	69,59m
• Odcinek 5	60,95m
• Odcinek 6	63,00m
• Odcinek 7	93,89m
• Odcinek 8	87,00m
• Odcinek 9	255,53m
• Odcinek 10	52,63m
• Odcinek 11	175,54m
• klasa techniczna dróg	droga wewnętrzna
• prędkość projektowa	30 km/h
• dopuszczalny nacisk na oś	100kN
• przekrój poprzeczny	(1x2)drogowy, jednojezdniowy
• spadek poprzeczny jezdni	jednostronny – 2%
• nawierzchnia jezdni	nawierzchnia asfaltowa
• szerokość jezdni drogi	5,0m
• liczba pasów ruchu	1
• odwodnienie	odwodnienie liniowe

Parametry techniczne miejsc targowych:

- | | |
|------------------------------|-------------|
| • wymiary jednego stanowiska | 6,0m x 6,0m |
|------------------------------|-------------|



- | | |
|---------------------|--------------------------------|
| • spadek poprzeczny | zgodnie ze szczegółem– rys. 01 |
| • spadek podłużny | zgodnie ze szczegółem– rys. 01 |
| • nawierzchnia | kostka brukowa ażurowa 8 cm |

Parametry techniczne miejsc postojowych:

- | | |
|---|---------------------------------------|
| • wymiar jednego stanowiska | 2,5mx5,0m(3,6mx5,0m)–samochód osobowy |
| • spadek poprzeczny | 2 % w kierunku drogi manewrowej |
| • nawierzchnia | kostka brukowa ażurowa 8 cm |
| • ilość miejsc postojowych sam. Osobowych | 175 szt. |

1.9. Rozwiązania sytuacyjne

1.9.1. Miejsca targowe i drogi manewrowe

Projektuje się 209 miejsc targowy o wymiarach 6,0m x 6,0m oraz jedno zadaszone o wymiarach 8,75m x 28,59m o nawierzchni z kostki brukowej ażurowej.

Projektowane drogi manewrowej zapewnią dostęp z ul. Targowej do projektowanych miejsc targowych i postojowych.

W rozwiązaniu sytuacyjnym trasy dróg manewrowych przebiegać będą w nasypie, początek odcinka 9, 10 i 7 nawiązywać się będą do istniejących dróg. Teren istniejący w miejscu projektowanych dróg wewnętrznych, miejsc targowych i miejsc postojowych posiada nawierzchnię jako nasyp budowlany, zgodnie z dokumentacją geotechniczną. Długość całkowita przebudowywanej targowiska wynosi 255,53m.

Projektuje się przebudowę miejsc targowych i postojowych o nawierzchni z kostki brukowej ażurowej oraz jezdni drogi dróg manewrowych o nawierzchni asfaltowej. Na przedmiotowym odcinku zaprojektowano odwodnienie drogi poprzez odwodnienie liniowe a następnie w postaci kanalizacji deszczowej do istniejącej studni kanalizacyjnej.

W związku z przebiegiem tras dróg w nasypie, w miejscu gdzie brak jest możliwości wykonania skarp projektuje się murek oporowy o szerokości 0,5m i długości: mo1 – 4,18m, mo2 – 6,09m, mo3 – 24,57m i mo4 – 104,33m.

Dokładne rozwiązania sytuacyjne przebiegu projektowanej drogi wewnętrznej przedstawione zostały na rys. 01. „Plan sytuacyjny”.

7.1.2. Ruch pieszych

Wzdłuż projektowanych dróg manewrowych oraz wzdłuż miejsc targowych przewiduje się ruchu pieszych po drogach manewrowych oraz ciągach pieszko-jezdnych.

7.1.3. Miejsca postojowe

Przedmiotowe miejsca postojowe przeznaczone są dla samochodów osobowych obsługi klientów i handlarzy targowiska miejskiego, łączna ilość miejsc postojowych 175.

Projektuje się 171 miejsca postojowe dla samochodów osobowych o wymiarach 2,5mx5,0m (szer. x dł.) oraz 4 miejsca o wymiarach 3,6mx5,0m. Nawierzchnię miejsc postojowych zaprojektowano o konstrukcji takiej samej jak jezdni dróg manewrowych i miejsc targowych, wydzielone kolorem kostki oraz wyniesione na krawężniku o 2cm i 4 cm, zgodnie z rysunkiem 03 Przekroje normalne.

1.10. Rozwiązania wysokościowe

Przebieg wysokościowy przebudowywanych dróg manewrowych, odcinek 7, 9, 10, na początku trasy będzie dowiązywał się do istniejącej nawierzchni dróg z niewielkimi wahaniami mogącymi powstać z nierówności nawierzchni a następnie w nasypie. Projektowane spadki na profilu dróg manewrowych przewidziano z uwagi na poprawne odwodnienie przedmiotowej drogi.

Wszelkie pochylenia podłużne oraz poprzeczne rozwiązano wysokościowo w taki sposób, aby wszystkie wody zostały zebrane i odprowadzone do odwodnienia liniowego.

Początek projektowanej niwelety dróg manewrowych odcinek 7, 9 i 10 dostosowano do rzędnej w osi istniejącej drogi ul. Targowej. Pochylenia podłużne niwelet wszystkich dróg wewnętrznych zaprojektowano w granicach od 0,3% do 0,8% oraz w początkowej części odcinka 7 - 5%. przedstawiono na rys. 03.01 – 03.06 „Profil podłużny”. Spadek poprzeczny jezdni dróg manewrowych, zaprojektowano jako jednostronny $i=2,0\%$, w kierunku odwodnienia liniowego.

5. KONSTRUKCJE I NAWIERZCHNIE

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano a podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430).

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI DRÓG MANWEROWYCH ODCINKA 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10:

–	Warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC 11S	4 cm
–	Warstwa wiążąca – beton asfaltowy AC16W	8 cm
–	podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm, 130MPa	20 cm
–	podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 mm, 80MPa	20 cm
–	wymiana gruntu/nasyp na żwir	40 cm
–	warstwa separacyjno-filtracyjna z geowłókniny	
Razem:		92 cm

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI DRÓG MANWEROWYCH ODCINKA 6, 7, 8, 11:

–	Warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC 11S	4 cm
–	Warstwa wiążąca – beton asfaltowy AC16W	8 cm
–	podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm, 130MPa	20 cm
–	podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 mm, 80MPa	20 cm
–	warstwa separacyjno-filtracyjna z geowłókniny	
Razem:		52 cm

CIĄG PIESZO – JEZDNY O NAWIERCHNI ASFALTOWEJ:

–	Warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC 11S	4 cm
–	Warstwa wiążąca – beton asfaltowy AC16W	8 cm
–	podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm, 130MPa	20 cm
–	podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 mm, 80MPa	20 cm
–	warstwa separacyjno-filtracyjna z geowłókniny	
Razem:		52 cm

CIĄG PIESZO – JEZDNY O NAWIERZCHNI Z KOSTKI BRUKOWEJ:

– nawierzchnia z kostki brukowej	8 cm
– podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3 cm
– podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm	20 cm
– podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 mm	20 cm
– warstwa separacyjno-filtracyjna z geowłókniny	
Razem:	51 cm

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI MIEJSC POSTOJOWYCH W REJONIE ODCINKA 1, 2, 3 ORAZ MIEJSC TARGOWYCH MIĘDZY ODCINKIEM 3 A 5:

– nawierzchnia z kostki brukowej ażurowej	8 cm
– podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3 cm
– podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm	20 cm
– podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 mm	20 cm
– wymiana gruntu/nasyp na żwir	40cm
– warstwa separacyjno-filtracyjna z geowłókniny	
Razem:	91 cm

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI MIEJSC POSTOJOWYCH W REJONIE ODCINKA 7, 8 ORAZ MIEJSC TARGOWYCH MIĘDZY ODCINKIEM 5 A 7:

– nawierzchnia z kostki brukowej ażurowej	8 cm
– podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3 cm
– podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm	20 cm
– podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 mm	20 cm
– warstwa separacyjno-filtracyjna z geowłókniny	
Razem:	51 cm

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI BEZPIECZNIKA:

– nawierzchnia z kostki betonowej - szara	6 cm
– podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3 cm
– podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm	15 cm
– warstwa separacyjno-filtracyjna z geowłókniny	
Razem:	24 cm

KONSTRUKCJA POSZERZENIA:

- | | |
|---|------|
| – warstwa ścierna z mieszanek mastykowo – grysowych o uziarnieniu 0/12,8 mm wg. PN-S-96025:2000 | 4 cm |
| – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o uziarnieniu 0/20 mm wg. PN-S-96025:2000 | 8 cm |
| – podbudowa pomocnicza z chudego betonu o Rm-5,0MPa | |

wg PN-S-96013:1997

20 cm

Razem: **32 cm**

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI ZJAZDU:

– nawierzchnia z mieszanki kamienia łamanego 0/31,5mm
stabilizowanego mechanicznie 15cm

Razem: **15 cm**

6. ODWODNIENIE

Odwodnienie przebudowywanych miejsc targowych, dróg manewrowych oraz wydzielonych miejsc postojowych zostanie zapewnione poprzez odpowiednie nadanie spadków poprzecznych i podłużnych jezdni, miejsc targowych i miejsc postojowych oraz poprzez umieszczenie odwodnienia liniowego, dostosowując się nim do projektowanych pochyłeń podłużnych i poprzecznych nawierzchni jezdni.

Na całej długości odwodnienie przedmiotowej inwestycji drogi będzie realizowane przy użyciu projektowanego odwodnienia liniowego oraz projektowanej kanalizacji deszczowej. Dokładne rozwiązania sytuacyjne i wysokościowe projektowanego odwodnienia liniowego i kanalizacji deszczowej przedstawione zostały w oddzielnym opracowaniu pn. Projekt budowlany „Branża instalacyjna”.

7. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Planowane przedsięwzięcie nie pogorszy wpływu na środowisko. Ścieki opadowe z jezdni zostaną poprzez odwodnienie linowe i studnie odprowadzone do kanalizacji a następnie do istniejącej studni kanalizacyjnej. Dzięki temu oddziaływanie gospodarki wodnej na wody powierzchniowe oraz podziemne ulegnie poprawie.

Podczas realizacji inwestycji wystąpi krótkotrwały, zwiększony poziom hałasu, ale już po zakończeniu robót ulegnie on zmniejszeniu.

Powstałe w trakcie robót budowlanych odpady należy segregować, a ewentualne odpady niebezpieczne gromadzić w pojemnikach odpornych na działanie odpadów niebezpiecznych.

Z odpadami należy postępować zgodnie z Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach. (Dz. U. nr 39 poz. 251 z 2007r.).

8. ZIELEŃ

Na terenie przedmiotowej inwestycji występuje miejscami roślinność trawiasta oraz roślinność w postaci drzew, której usytuowanie nie koliduje z przedmiotową inwestycją.

9. ROBOTY ZIEMNE

W celu wykonania nawierzchni miejsc targowych, dróg manewrowych oraz miejsc postojowych przewiduje się wymianę gruntu o gr. 40 cm na odcinku od początku inwestycji (połączenia z ul. Topolową) do odcinka 6 oraz wykonanie nasypu w dalszej części do wysokości projektowanych warstw przedmiotowego targowiska. Przewiduje się również wyprofilowanie skarpy o pochyleniu 1:1,5. Na wykonanej skarpie należy ułożyć 10 cm warstwy humusu.

Ziemię z wykopów, z uwagi na jej własności należy wykorzystać do niwelacji terenu przy innych inwestycjach. Nadmiar ziemi należy wywieźć poza teren budowy. Brakujący materiał (o odpowiednich właściwościach) na nasypy należy pozyskać poza terenem inwestycji. Nasypy wykonać należy z gruntu przydatnego bez zastrzeżeń do nasypów

w granicy przemarzania wg PN-02205:1998. Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy uporządkować teren i oczyścić teren z brył korzeniowych drzew przewidzianych do wycinki.

10. PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU

Objęte odrębnym opracowaniem.

11. PROJEKT ORGANIZACJI RUCHU NA CZAS PROWADZENIA ROBÓT

Objęte odrębnym opracowaniem.

12. WNIOSKI I UWAGI.

Wszystkie prace należy wykonać zgodnie z warunkami technicznymi wykonania robót budowlano-montażowych oraz zasadami sztuki budowlanej. Wszystkie prace należy prowadzić pod nadzorem osoby uprawnionej.

Opis zakończono: sierpień 2021

Autorzy opracowania:

Projektant branży drogowej:

mgr inż. Damian Białas

nr upr. bud. MAP/0006/P00K/05 spec. konstr. -bud.

Sprawdzający branżę drogową:

inż. Rafał Dudek

nr upr. bud. 327/2002 spec. konstr. -bud.