

SPIS ZAWARTOŚCI

I. DANE OGÓLNE.

1. Inwestor.
2. Biuro projektowe.
3. Podstawa formalno – prawna.
4. Cel i zakres opracowania.
5. Materiały wyjściowe.

II. OPIS TECHNICZNY.

- 1.1. Opis stanu istniejącego.
- 1.2. Dane ewidencyjne.
- 1.3. Geotechniczne warunki posadowienia.
- 1.4. Opis stanu projektowanego.
- 1.5. Dane liczbowe, charakterystyka inwestycji.
- 1.6. Droga w planie i przekrojach poprzecznych.
- 1.7. Konstrukcja nawierzchni.
- 1.8. Odwodnienie.
- 1.9. Charakterystyka ekologiczna projektowanego układu komunikacyjnego.
- 1.10. Roboty rozbiórkowe.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

Orientacja

Rys. Nr 1	Plan sytuacyjny	skala 1:500
Rys. Nr 2	Przekroje typowe	skala 1:50, 1:25
Rys. Nr 3	Szczegół konstrukcyjny- ścianki czołowe	skala 1:25

I. DANE OGÓLNE.

1. Inwestor.

Gmina Bojszowy
ul. Gaikowa 35
43-220 Bojszowy

2. Biuro projektowe.

BIURO INŻYNIERSKIE MK
ul. Unii Europejskiej 10
32-602 Oświęcim

3. Podstawa formalno-prawna.

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem i pracownią projektową;
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane, tekst jednolity (Dz. U. Nr 207/03 poz. 2016 z późniejszymi zmianami);
- Ustawa z dnia 11 sierpnia 2001 r. o szczególnych zasadach odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działania żywiołu (Dz. U. z 2001 r. Nr 84, poz. 906 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 maja 2010 r. (Dz.U. z 2010 r. Nr 92, poz. 597) zmieniające rozporządzenie w sprawie gmin i miejscowości, w których stosuje się szczególne zasady odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działania żywiołu (Dz.U. z 2001 r. Nr 84, poz. 906 z dnia 11.08.2001);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. Z 10.07.2003 r. nr 120/03 poz.1133);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. nr 75/02 poz. 690 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43/99 poz.430).

4. Cel i zakres opracowania.

Niniejsze opracowanie obejmuje swoim zakresem wykonanie uproszczonej dokumentacji projektowej dla zadania pn.: „**Remont ul Leśnej w Świerczyńcu w km 0.0+00,00 – 0.1+41,50 uszkodzonej w wyniku powodzi w roku 2010**” w zakresie remontu jezdni wraz z poboczami, remontu zjazdów do przyległych posesji, remontu rowu.

Celem opracowania jest uzyskanie dokumentacji formalno - prawnej i uzgodnień dla uzyskania możliwości realizacji inwestycji zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi.

5. Materiały wyjściowe.

- mapa zasadnicza wraz z ewidencyjną w skali 1 : 1 000;
- uzgodnienie zakresu prac z Inwestorem;
- informacje i wytyczne uzyskane od Inwestora;
- inwentaryzacja i pomiary w terenie.

II. OPIS TECHNICZNY.

1.1. Opis stanu istniejącego.

Teren objęty opracowaniem znajduje się w miejscowości Bojszowy-Świerczyniec.

Odcinek objęty opracowaniem posiada długość 141,50 mb, początek opracowania stanowi skrzyżowanie z ul. Barwną, natomiast koniec zakresu robót stanowi km 0.1+41,50 ul. Leśnej.

Ulica Leśna posiada przekrój drogowy o szerokości od 4m do 5,6m z pobocznymi gruntowymi o szer. ok 0,5 m. Nawierzchnia jezdni wykonana jest z betonu asfaltowego i znajduje się w złym stanie technicznym: widoczne liczne spękania zarówno podłużne jak i poprzeczne wraz z ubytkami masy asfaltowej, krawędzie drogi pozałamywane. Droga zniszczona została w wyniku powodzi w 2010 r.

Odwodnienie istniejącej jezdni odbywa się poprzez spadki podłużne i poprzeczne. Wody odprowadzane są do rowu oraz w tereny zielone.

W terenie objętym opracowaniem, istnieją następujące sieci i urządzenia uzbrojenia terenu:

- sieć energetyczna;
- sieć wodociągowa;
- kanalizacja sanitarna;

Istniejące uzbrojenie terenu znajdujące się pod remontowaną drogą należy zabezpieczyć rurami dwudzielnymi typu AROT tak, aby końce zabezpieczeń wystawały min 0,5 m poza remontowaną krawędź jezdni lub pobocza.

Wszystkie istniejące skrzynki zasurowe na sieci i podłączeniach wodociągowych znajdujące się w elementach remontowanych należy wyregulować do rzędnych projektowych.

W celu ustalenia faktycznej trasy uzbrojenia podziemnego, należy wykonać wykopy kontrolne.

Prowadzenie prac w pobliżu istniejących sieci należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem odpowiednich służb, z powiadomieniem ich przed przystąpieniem do robót.

1.2. Dane ewidencyjne

Teren objęty opracowaniem mieści się w istniejącym obrysie (pasie drogowym) ulicy Leśnej.

Działki inwestycyjne nr: 405/144, 544/137, 947/137, 944/140- jednostka ewidencyjna Bojszowy, obręb Świerczyniec.

1.3. Geotechniczne warunki posadowienia.

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24.09.1998 r. „W sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych” na omawianym terenie występują proste warunki gruntowe. Projektowany obiekt zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej posadowienia.

1.4. Opis stanu projektowanego.

W ramach zamierzenia inwestycyjnego przewiduje remont ul. Leśnej na długości 141,50 mb w zakresie: remontu jezdni wraz z poboczami, remontu zjazdów do przyległych posesji, remontu rowu.

Szerokość ul. Leśnej wynosić będzie od 4,0 mb do 5,6 mb. Nawierzchnia remontowanej jezdni wykonana zostanie z nawierzchni asfaltowej, która nie spowoduje zwiększenia parametrów technicznych istniejącej jezdni. Remontowane zjazdy po północnej stronie jezdni należy wykonać z betonu asfaltowego, natomiast zjazdy ze strony południowej należy wykonać z kruszywa łamanego. Pod zjazdami z kruszywa łamanego w km 0.0+16,90; 0.0+39,60; 0.0+56,50 należy zastosować rury wipros Ø300 (PPC) klasy obciążenia A oraz zamontować ścianki czołowe.. Przydrożny rów, do którego zostaną odprowadzane wody deszczowe, należy umocnić płytami ażurowymi, zarówno skarpy jak i dno rowu o parametrach 60x40x10 na wysokości 40cm.

Pobocza wykonane będą z kruszywa łamanego.

Odwodnienie z remontowanej jezdni oraz zjazdów odbywać się będzie poprzez spadki podłużne jak i poprzeczne. Zostanie utrzymany dotychczasowy sposób odprowadzenia wód. Ilość wód odprowadzonych na działki sąsiednie nie ulegnie zmianie.

Wody deszczowe odprowadzane będą w tereny zielone oraz przydrożny rów.

Zakres prac będzie polegał na:

- rozebraniu istniejących nawierzchni jezdni, zjazdów oraz poboczy;
- rozebraniu istniejących warstw podbudowy jezdni, zjazdów oraz poboczy;
- korytowaniu pod warstwy konstrukcyjne jezdni i zjazdów oraz poboczy;
- zabezpieczeniu sieci uzbrojenia podziemnego;
- wykonaniu warstw podbudowy pod jezdnię, zjazdy oraz pobocza;
- wykonaniu nawierzchni zjazdów;
- wykonaniu nawierzchni jezdni;
- wykonaniu poboczy.

Nawierzchnię jezdni wysokościowo należy dowiązać do stanu istniejącego.

Remont ul. Leśnej jest niezbędny dla uzyskania poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz prawidłowego jej odwodnienia. Zwiększy również bezpieczeństwo korzystających z ulicy.

1.5. Dane liczbowe, charakterystyka inwestycji.

Podstawowe dane liczbowe:

- | | |
|--|------------|
| - długość odcinka objętego opracowaniem: | 141,5 mb |
| - szerokość jezdni: | 4,0-5,6 mb |
| - szerokość pobocza. | 0,50 mb |

Charakterystyka inwestycji:

Na terenie objętym opracowaniem nie występuje obszar objęty ochroną konserwatorską.

1.6. Droga w planie i przekrojach poprzecznych.

Początek opracowania stanowi skrzyżowanie z ul. Barwną, natomiast koniec opracowania robót stanowi rozwidlenie ul. Leśnej. Przebieg przebudowywanej drogi został dostosowany do stanu istniejącego. Spadki poprzeczne jezdni zaprojektowano jako jednostronne o wartości 2% w kierunku rowu oraz terenów zielonych.

Dokładny przebieg ulicy przedstawiono na planie sytuacyjnym.

1.7. Konstrukcja nawierzchni.

Obciążenie ruchem i klasa drogi.

Na podstawie informacji uzyskanych od Inwestora, na istniejącym układzie drogowym przyjęto klasę drogi „D” (droga dojazdowa) oraz docelowe obciążenie ruchem lekkim kategorii KR1.

Konstrukcja.

Zgodnie z ustaleniami z Inwestorem, Rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999 r., przyjęto następującą konstrukcję:

– jezdnia:

- w-wa ścierna z betonu asfaltowego 0/8	4 cm
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego 0/11	4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5	10 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63	50 cm

SUMA: 68 cm

– zjazdy z kruszywa:

-Nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5	10 cm
-podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/63	25 cm

SUMA: 35 cm

– zjazdy z betonu asfaltowego:

- warstwa ścierna z betonu asfaltowego 0/8	4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5	10 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63	25 cm

SUMA: 39 cm

– pobocze:

- | | |
|---|-------|
| - nawierzchnia z kruszywa łamanego
stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 | 10 cm |
| - podbudowa z kruszywa łamanego
stabilizowanego mechanicznie 0/63 | 15 cm |

SUMA:	25 cm
--------------	--------------

1.8. Odwodnienie.

Odwodnienie realizowane będzie poprzez nadanie remontowanej jezdni spadków poprzecznych i podłużnych. Zostanie utrzymany dotychczasowy sposób odprowadzenia wód.

Ilość wód odprowadzonych na działki sąsiednie nie ulegnie zmianie.

1.9. Charakterystyka ekologiczna projektowanego układu komunikacyjnego.

Z uwagi na swoją konstrukcję, lokalizację i przeznaczenie projektowany układ komunikacyjny nie będzie wprowadzać żadnych zakłóceń do środowiska.

Prowadzone roboty nie będą miały negatywnego wpływu na glebę. Roboty ziemne będą polegały na wykonaniu koryta pod warstwy konstrukcyjne poboczy, zjazdów oraz jezdni, a powstałe ubytki należy zasypać gruntem rodzimym. Nadmiar ziemi zostanie częściowo rozplantowany, a częściowo wywieziony.

Z uwagi na głębokość wykopów projektowany układ komunikacyjny nie wpłynie negatywnie na wody gruntowe.

1.10. Roboty rozbiórkowe.

Zakres robót rozbiórkowych:

Roboty rozbiórkowe obejmują:

- rozbiórki istniejących nawierzchni jezdni, zjazdów i poboczy wraz z rozbiórką ich konstrukcji;
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne jezdni pobocza i zjazdów.

Sposób prowadzenia robót rozbiórkowych:

Podczas realizacji robót budowlanych występuje zagrożenie w postaci pracy ciężkiego sprzętu mechanicznego. Do wykonania robót związanych z rozbiórką elementów dróg, może być wykorzystany sprzęt: spycharki, ładowarki, samochody ciężarowe, zrywarki, młoty pneumatyczne, piły mechaniczne, koparki, itp.

Wszystkie elementy możliwe do powtórnego wykorzystania powinny być usuwane bez powodowania zbędnych uszkodzeń. O ile uzyskane elementy nie stają się własnością Wykonawcy, powinien on przewieźć je na miejsce określone przez Inwestora.

Elementy i materiały, które zgodnie z ST stają się własnością Wykonawcy, powinny być usunięte z terenu budowy.

Doły (wykopy) powstałe po rozbiórce elementów dróg, znajdujące się w miejscach, gdzie zgodnie z dokumentacją projektową będą wykonane wykopy drogowe, powinny być tymczasowo zabezpieczone. W szczególności należy zapobiec gromadzeniu się w nich wody opadowej.

Doły w miejscach, gdzie nie przewiduje się wykonania wykopów drogowych należy wypełnić, warstwami, odpowiednim gruntem do poziomu otaczającego terenu i zagęścić zgodnie z wymaganiami określonymi w ST.

UWAGA 1:

Wszystkie prace należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP, pod nadzorem osoby posiadającej uprawnienia budowlane, zachowując zasadę starannego wykonania robót.

UWAGA 2:

Wszystkie wskazane w projekcie materiały oraz ich producenci stanowią wyznacznik standardu jakościowego. Dopuszcza się stosowanie materiałów innych producentów pod warunkiem zastosowania materiałów nie gorszych niż podane w projekcie.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

	Orientacja	
Rys. Nr 1	Plan sytuacyjny	skala 1:500
Rys. Nr 2	Przekroje typowe	skala 1:50,1:25
Rys. Nr 3	Szczegół konstrukcyjny- ścianki czołowe	skala 1:25

ORIENTACJA

