

SPIS ZAWARTOŚCI

1.DANE OGÓLNE.....	4
1.1.INWESTOR.....	4
1.2.BIURO PROJEKTOWE.....	4
1.3.PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA.....	4
1.4.CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.....	4
1.5.MATERIAŁY WYJŚCIOWE.....	4
2.OPIS TECHNICZNY.....	5
2.1.OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	5
2.2.DANE EWIDENCYJNE.....	5
2.3.WARUNKI GRUNTOWE OBIEKTU BUDOWLANEGO.....	6
2.4.OPIS STANU PROJEKTOWANEGO.....	6
2.5.DANE LICZBOWE, CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI.....	8
2.6.DROGA W PLANIE.....	9
2.7.DROGA W PROFILU.....	9
2.8.DROGA W PRZEKROJACH POPRZECZNYCH.....	9
2.9.KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI.....	9
2.10.CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA.....	11
2.11.ROBOTY ROZBIÓRKOWE.....	11
3.CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	14
Rys. 1.1 Plan sytuacyjny cz. 1 skala 1:500.....	14
Rys. 1.2 Plan sytuacyjny cz. 2 skala 1:500.....	14
Rys. 2.1 Profil podłużny cz. 1 skala 1:50/500.....	14
Rys. 2.2 Profil podłużny cz. 2 skala 1:50/500.....	14
Rys. 3.1 Przekroje typowe I, II, III skala 1:50/25.....	14
Rys. 3.2 Przekroje typowe IV, V, VI skala 1:50/25.....	14
Rys. 3.3 Przekrój typowy VII - przepust skala 1:50/25.....	14
Rys. 3.4 Przekroje typowe VIII, IX skala 1:50/25.....	14
Rys. 3.5 Przekroje typowe X, XI, XII, XIII skala 1:50/25.....	14
Rys. 3.6 Szczegóły wykonania zjazdów skala 1:50/25.....	14
Rys. 3.7 Istniejący przepust skala 1:50.....	14
Rys. 4.1 Przekroje poprzeczne 1-3 skala 1:100.....	14
Rys. 4.2 Przekroje poprzeczne 4-6 skala 1:100.....	14
Rys. 4.3 Przekroje poprzeczne 7-9 skala 1:100.....	14
Rys. 4.4 Przekroje poprzeczne 10-12 skala 1:100.....	14
Rys. 4.5 Przekroje poprzeczne 13-15 skala 1:100.....	14
Rys. 4.6 Przekroje poprzeczne 16-18 skala 1:100.....	14
Rys. 4.6 Przekroje poprzeczne 16-18 skala 1:100.....	14
Rys. 4.7 Przekroje poprzeczne 19-20 skala 1:100.....	14
Rys. 4.8 Przekroje poprzeczne 21-23 skala 1:100.....	14
Rys. 4.9 Przekroje poprzeczne 24-26 skala 1:100.....	14

Rys. 4.10 Przekroje poprzeczne 27-29	skala 1:100.....	14
Rys. 4.11 Przekroje poprzeczne 30-31	skala 1:100.....	14
Rys. 4.12 Przekroje poprzeczne 32-34	skala 1:100.....	14
Rys. 4.13 Przekroje poprzeczne 35-37	skala 1:100.....	14
Rys. 4.14 Przekroje poprzeczne 38-40	skala 1:100.....	14
Rys. 5.1 Przepust ramowy	skala 1:25	14
Rys. 5.2 Płyta fundamentowa	skala 1:25	14
Rys. 5.3 Płyta zespalająca	skala 1:25	14
Rys. 5.4 Ścianka czołowa – wlot	skala 1:25	14
Rys. 5.5 Ścianka czołowa – wylot	skala 1:25	14

1.DANE OGÓLNE

1.1.INWESTOR

Zarząd Dróg Powiatowych w Bielsku-Białej
ul. Tadeusza Regera 81
43-382 Bielsko-Biała

1.2.BIURO PROJEKTOWE

Pracownia Inżynierska S1 Marcin Hajost
ul. Barlickiego 15/6
43-300 Bielsko - Biała

1.3.PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem i pracownią projektową;
- Ustawa z dnia 7.07.1994r. – Prawo Budowlane, (Dz.U. 2016r. Poz. 290);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 (Dz. U. poz. 462) w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego;
- 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. 2016 r. poz. 124);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U. 2012r. poz 463);
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych, KPED;
- Polskie normy, zasady wiedzy technicznej;
- Uzgodnienia, opinie.

1.4.CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Niniejsze opracowanie obejmuje swoim zakresem wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania inwestycyjnego pn.: **"Przebudowa drogi powiatowej 4431S Zabrzeg - Ligota ul. Długa, w km od 2+971 do 3+708"**.

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

1.5.MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- mapa zasadnicza wraz z ewidencyjną w skali 1:500;
- uzgodnienie zakresu prac z Inwestorem;
- informacje i wytyczne uzyskane od Inwestora;
- inwentaryzacja i pomiary w terenie;
- dane ewidencyjne;

- dokumentacja geotechniczna;
- uzgodnienia branżowe uzyskane od właścicieli sieci uzbrojenia terenu.

2.OPIS TECHNICZNY

2.1.OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Teren objęty opracowaniem stanowi ulica Długa klasy L - lokalna w miejscowości Ligota. Inwestycja zlokalizowana jest w rejonie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, terenów rolnych oraz wód powierzchniowych stojących.

Istniejąca jezdnia ul. Długiej posiada przekrój drogowy o szerokości 4,2-5,2m. Po obu stronach jezdni znajdują się pobocza gruntowe lub z kruszywa. Woda z drogi odprowadzana jest za pomocą spadków podłużnych oraz poprzecznych w KM 0+000,00 – 0+455,00 do istniejącego rowu, a na pozostałym odcinku w tereny zielone.

Istniejący przepust w KM 0+365,00 o przekroju 2 x fi 800 jest w złym stanie technicznym. Wlot oraz wylot przepustu nie posiada ścianek czołowych oraz umocnień skarp rowu. Ponadto światło przepustu jest zamulone a w sytuacji występowania większych opadów nie spełnia swojego przeznaczenia.

Na całym opracowywanym odcinku jezdni posiada liczne łaty, spękania, wyboje oraz przełomy. W celu poprawy bezpieczeństwa, walorów estetycznych oraz komfortu jazdy konieczna jest przebudowa drogi. Konieczna jest również przebudowa przepustu polegająca na zwiększeniu jego przekroju, wykonania umocnień skarp i dna na wlocie i wylocie oraz wykonaniu ścianek czołowych.

Dojazd do działek prywatnych realizowany jest przez istniejące zjazdy.

W terenie objętym opracowaniem występują następujące sieci i urządzenia uzbrojenia terenu:

- sieć energetyczna;
- sieć wodociągowa;
- sieć gazowa;
- kanalizacja sanitarna;
- sieć teletechniczna.

Prowadzenie prac w pobliżu istniejących sieci uzbrojenia terenu należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem odpowiednich służb, z powiadomieniem przed przystąpieniem do robót, zgodnie z zapisami zamieszczonymi w uzgodnieniach branżowych.

2.2.DANE EWIDENCYJNE

Działki inwestycyjne nr: 4430, 4441, 5193, 5204, 5258, 5421, 5489, 2457/4, 2494/3, 2494/5, 2494/6, 2495/1, 2495/2, 2496/5, 2496/6, 2496/7, 2497/2, 2500/2, 4442/2, 4472/2, 4421/4, 4421/6, 4421/7, 4421/8, 4429/2, 4438/3, 4439/1, 4439/2, 4440/1, 4440/2, 4453/1, 4453/2, 4454/1, 4454/2, 4456/2, 4457/5, 4459/3, 4459/4, 4459/5, 4459/6, 4465/2, 4468/2,

**4469/2, 4471/2, 4474/2, 4476/1, 4483/1, 5188/1, 5322/1,
5573/1, 5573/2, 4466/2, 2496/9**

Województwo: śląskie

Powiat: bielski

Gmina: Czechowice-Dziedzice

Obręb: Ligota

Jednostka ewidencyjna: Czechowice-Dziedzice – obszar wiejski

Inwestor posiada prawa dysponowania terenem dla działek objętych inwestycją.

Inwestycja zamyka się w granicach działek inwestycyjnych (objętych wnioskiem) bez naruszania działek sąsiednich.

Całość inwestycji zlokalizowana jest w granicy istniejącego pasa drogowego drogi powiatowej za wyjątkiem nawiazania zjazdów do ogrodzeń prywatnych posesji.

2.3. WARUNKI GRUNTOWE OBIEKTU BUDOWLANEGO

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych z dnia 25 kwietnia 2012 Dz.U. poz. 463 na omawianym terenie występują proste warunki gruntowe. Obiekt zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej.

W wykonanych badaniach stwierdzono pod istniejącą konstrukcją nawierzchni występowanie pyłu. Szczegółowe dane określające warunki gruntowo – wodne zawarte są w dokumentacji geotechnicznej (badania kontrolne – geotechniczne) opracowanej przez Aplan Studio z Andrychowa.

Z uwagi na występowanie w podłożu pyłu, podłoże zaliczono do grupy nośności G4. W dokumentacji przewidziano doprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 poprzez wykonanie stabilizacji cementem oraz wykonania konstrukcji z kruszywa w miejscu wyniesienia niwelety jezdni.

2.4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

W ramach zamierzenia inwestycyjnego pn.: **"Przebudowa drogi powiatowej 4431S Zabrzeg - Ligota ul. Długa, w km od 2+971 do 3+708"** przewiduje się przebudowę: jezdni, poboczy, sieci teletechnicznej, elementów odwodnienia (korytka muldowe, korytka trójkątne, przepusty wraz ze ściankami czołowymi), remont zjazdów, dojść dla pieszych, rowu, wpustu deszczowego wraz z przykanalikiem.

Zakres inwestycji mieści się w def. Remontu oraz przebudowy określonej w art.3 ust. 7a, 8 ustawy Prawo Budowlane. Inwestycja zlokalizowana jest w istniejącej granicy pasa drogowego ul. Długiej.

JEZDNIA

Na całej długości jezdni należy wykonać o szerokości 5m wraz z poszerzeniami na łukach. Kierunki oraz wartości spadków poprzecznych należy wykonać zgodnie z przekrojami poprzecznymi, typowymi oraz planem sytuacyjnym.

Zmianę szerokości jezdni oraz spadku poprzecznego zaprojektowano na prostej przejściowej o długości 20m. Nawierzchnię jezdni należy wykonać z mieszanki mineralna asfaltowej BA 0/11. Ze względu na uspokojenie ruchu zmniejszono szerokości pasów ruchu o 0,25cm względem obowiązującej szerokości pasa dla drogi klasy L wynoszącej 2,75m.

W KM 0+278,00 oraz 0+540,00 należy wykonać wyspę o szerokości 2m, której celem jest zmniejszenie prędkości pojazdów. Nawierzchnię wyspy wykonać z kostki granitowej.

POBOCZA

Wzdłuż krawędzi jezdni, należy wykonać pobocza o szerokości 0,75 m z destruktu asfaltowego, skropionego emulsją asfaltową z grysem.

Za poboczem, w KM 0+336,00 do KM 0+350,00 należy wykonać ściankę oporową typu L o wymiarach 205x115cm, którą należy osadzić na:

- warstwie jastrychu o grubości 5cm;
- warstwie betonu C12/15 o grubości 15cm;
- warstwie kruszywa łamanego 0/31,5 o grubości 50cm.

ZJAZDY

Zakres projektu obejmuje także remont zjazdów. Zjazdy należy wykonać z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0/31,5. Spadek zjazdów należy dostosować do projektowanej jezdni oraz terenu istniejącego. W miejscach, gdzie wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano korytka muldowe, na zjazdach należy zastosować przejezdne korytka.

ODWODNIENIE

Na odcinku ul. Długiej od KM 0+000,00 do KM 0+355,00 woda z drogi odprowadzana będzie do przydrożnego rowu znajdującego się po prawej stronie jezdni. W odcinkach od km od 0+002,50 do 0+080,00, od km 0+367,00 do 0+698,00 wody deszczowe odprowadzone będą do korytka muldowego o wymiarach 60x15x50 ułożone na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 oparte na ławie betonowej z oporem – beton C12/15. W km od 0+699,00 do końca zakresu opracowania należy zastosować ściek trójkątny o wymiarach 50x205x50 ułożony na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 oparty na ławie betonowej z oporem – beton C12/15. Przejęcie wód z korytka w KM 0+043,00 odbywać się będzie poprzez wpust deszczowy KR1 do przydrożnego rowu poprzez istniejący wylot. Wpust deszczowy przewidziano wykonać jako betonowy fi 500 z osadnikiem szlamu o głębokości 0,8m. Przykanaliki należy układać na podsypce piaskowej gr. 20 cm (zagęszczonej do stopnia zagęszczenia $I_s = 1,00$) na wyrównanym dnie wykopu, tak by rura kanalizacyjna stykała się z podłożem na całej swojej długości. Obsypka przewodu winna wynosić min. 30 cm. Należy zwrócić uwagę na poprawne zagęszczenie po obu stronach przewodu.

Stosować rury kanalizacyjne o połączeniach z wydłużonym kielichem, uszczelnionych uszczelką gumową. Przy montażu złączy kielichowych należy zwracać uwagę na czystość końcówek rur, prawidłowe umieszczenie uszczelek w kielichach oraz liniowość.

W KM 0+365,00 należy wykonać przebudowę przepustu. Istniejące rury fi 800 należy wymienić na przepust ramowy o wymiarach wewnętrznych 200x150cm. Na wlocie oraz wylocie należy wykonać ścianki czołowe. Przed oraz za przepustem należy wykonać umocnienie skarp rowu za pomocą płyt ażurowych. Aby zabezpieczyć uczestników ruchu przed wpadnięciem do płynących wód powierzchniowych należy w rejonie przepustu zamontować barieroporęcze a w KM od 0+337,00 do KM 0+357,00 barierę energochłonną o parametrach N2 W4 A.

Do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia zastosowane zostaną materiały i wyroby budowlane umożliwiające prawidłowe działanie systemu kanalizacyjnego. Wszystkie zastosowane materiały i wyroby winny być wolne od wad fabrycznych, posiadać długą żywotność oraz odpowiednie atesty, deklaracje zgodności.

Stosunki wodno prawne nie ulegną zmianie. Ilość odprowadzanych wód na działki sąsiednie nie ulegnie zmianie.

Wykonawca robót w trakcie prac jest zobowiązany wykonać wszelkie niezbędne pomiary w celu uzyskania prawidłowego odwodnienia układu komunikacyjnego (spadki poprzeczne i podłużne). W przypadku przecięcia się lub zbliżenia elementów projektowanych do sieci uzbrojenia terenu, Wykonawca winien wykonać wykopy kontrolne celem ustalenia ich faktycznego przebiegu w planie oraz głębokości posadowienia.

2.5.DANE LICZBOWE, CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Dla przebudowywanej drogi przyjęto klasę L- lokalna (z zawężeniem pasa jezdni o 0,25m ze względu na element uspokojenia ruchu) oraz docelowe obciążenie ruchem kategorii KR3.

Podstawowe dane liczbowe:

<i>-długość odcinka objętego opracowaniem</i>	<i>737,00 m</i>
<i>-szerokość jezdni</i>	<i>5 m</i>
<i>-szerokość poboczy</i>	<i>0,75 m</i>
<i>-szerokość wyspy</i>	<i>2 m</i>
<i>-ilość wpustów deszczowych</i>	<i>1 szt</i>
<i>-średnica przykanalików</i>	<i>fi 200</i>

Charakterystyka inwestycji:

Na terenie objętym opracowaniem nie występuje obszar objęty ochroną konserwatorską.

Przedmiotowy teren nie znajduje się na obszarze objętym eksploatacją górnictw. Planowana inwestycja znajduje się na obszar NATURA 2000 „Dolina górnej Wisły”.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie objętym zagrożeniem zalania wodą cieką Iłownica zgodnie z uzgodnieniem wydanym przez Śląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Katowicach, Biuro Terenowe w Pszczynie z dnia 10.11.2017r. znak: DM/BTP/JM/DKP1050/DKW-593/2017.

2.6.DROGA W PLANIE

Przebieg drogi został dostosowany do stanu istniejącego oraz granicy pasa drogowego. Dokładny przebieg przedstawia plan sytuacyjny (Rys. 1.1, 1.2).

2.7.DROGA W PROFILU

Niweletę drogi należy dostosować do stanu istniejącego za wyjątkiem odcinka od KM 0+265,00 do KM 0+417,00. Na tym odcinku niweleta została wyniesiona maksymalnie 89cm powyżej istniejącego terenu. Zakres spadków podłużnych mieści się w przedziale od 0,3% do 1,65%.

2.8.DROGA W PRZEKROJACH POPRZECZNYCH

Spadki poprzeczne jezdni zaprojektowano jako jednostronne o zmiennych kierunkach i wartościach. Dokładny ich układ przedstawiają rysunki: Plan sytuacyjny, przekroje typowe, przekroje poprzeczne.

Spadek poprzeczny pobocza zaprojektowano na odcinku prostym o wartości 8% na zewnątrz, a na łukach po wewnętrznej stronie o 2% większy niż jezdni. Zewnętrzne pobocze na łuku zaprojektowano o wartości i kierunku zgodnym z pochyleniem jezdni.

Pochylenia zjazdów należy dostosować do niwelety jezdni oraz istniejących terenów prywatnych posesji.

2.9.KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Zgodnie z ustaleniami z Inwestorem oraz Rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999 r, przyjęto następującą konstrukcję dla kategorii ruchu KR3:

Konstrukcja jezdni typ I:

- | | |
|--|-------|
| – w-wa ścierna z betonu asfaltowego 0/11 | 4 cm |
| – w-wa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16 | 5 cm |
| – podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0/22 | 7 cm |
| – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie | 20 cm |
| – w-wa mrozoochronna z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/63 stabilizowanego mechanicznie | 28 cm |
| – w-wa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem (5 MPa) | 25 cm |

Łącznie 89 cm

Konstrukcja przejściowa jezdni:

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego 0/11 4 cm
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16 5 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0/22 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie 20 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/63 stabilizowanego mechanicznie 24 cm
- w-wa ulepszanego podłoża z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/63 stabilizowanego mechanicznie 10-30 cm
- w-wa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem (5 MPa) 10-30 cm

Łącznie 100 cm

Konstrukcja jezdni typ II:

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego 0/11 4 cm
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16 5 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0/22 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie 20 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/63 stabilizowanego mechanicznie 24 cm
- w-wa ulepszanego podłoża z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/63 stabilizowanego mechanicznie 40 cm

Łącznie 100 cm

Sprawdzenie warunku mrozoodporności:

Dla kategorii ruchu KR3 i grupy nośności podłoża G4 wymagana grubość konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszanego podłoża ze względu na odporność na wysadzinę wynosi $0,70 \times h_z$. Strefa przemarzania gruntu dla miejscowości Ligota wynosi $h_z = 1\text{m}$.

$$H_{\min} = 1\text{m} \times 0,70 = 70\text{cm} < \underline{89\text{cm}} < \underline{100\text{cm}}$$

Warunek mrozoodporności został spełniony

Konstrukcja pobocza:

- skropienie emulsją asfaltową + grys
- nawierzchnia z destruktu asfaltowego 10 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0/63 15 cm

Łącznie 25 cm

Konstrukcja wyspy:

- w-wa ścieralna – kostka granitowa 15/17 16 cm
- zaprawa cementowa – wyrób gotowy 5 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie 18 cm
- w-wa mrozoochronna z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/63 stabilizowanego mechanicznie 28 cm
- w-wa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem (5 MPa) 25 cm

Łącznie 92 cm

Konstrukcja zjazdu:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5 10 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/63 35 cm

Łącznie 45 cm

2.10.CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA

Prowadzone roboty ziemne nie będą miały negatywnego wpływu na glebę. Z uwagi na głębokość wykopów (korytowanie) przebudowywany układ komunikacyjny nie wpłynie negatywnie na wody gruntowe.

Zagrożenie w zakresie zanieczyszczenia powietrza i hałasu (poziom hałasu nie ulegnie zmianie) nie będzie uciążliwe i nie przekroczy dopuszczalnych wartości, gdyż nie następuje zmiana dotychczasowego sposobu zagospodarowania terenu.

W wyniku realizacji projektowanej inwestycji a następnie eksploatacji obiektu nie przewiduje się zachwiania równowagi środowiska naturalnego. Zachowane zostaną wszystkie warunki dotyczące działań ochronnych i minimalizujących oddziaływanie na środowisko przedmiotowej inwestycji.

Projektowana inwestycja oraz jej użytkowanie nie wpłynie na pogorszenie stanu istniejącego działek sąsiednich.

Obszar oddziaływania przedmiotowej inwestycji zamyka się w granicach działek inwestycyjnych (objętych wnioskiem) bez naruszania działek sąsiednich.

2.11.ROBOTY ROZBIÓRKOWE

Zakres robót rozbiórkowych:

Roboty rozbiórkowe obejmują:

- rozbiórkę istniejących warstw nawierzchni jezdni, zjazdów, elementów odwodnienia;

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:

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

Materiały i wyroby dopuszczone do stosowania w budownictwie odpowiadają wymaganiom higienicznym zgodnie z oceną higieniczną wydawaną przez Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego – Państwowy Zakład Higieny.

Materiały pochodzące z rozbiórek nawierzchni będą na bieżąco wywożone do miejsca ich składowania lub utylizacji.

Ścieki bytowe pochodzące z zaplecza budowy będą utylizowane poprzez wykorzystanie np. kabin sanitarnych dostosowanych do wywozu nieczystości.

Wykonawca robót w trakcie prac jest zobowiązany wykonać wszelkie niezbędne pomiary w celu spełnienia założeń niniejszej dokumentacji projektowej oraz uzyskania prawidłowego odwodnienia drogi (spadki poprzeczne, podłużne, skrzyżowania z sieciami uzbrojenia terenu).

W przypadku przecięcia się lub zbliżenia elementów projektowanych do sieci uzbrojenia terenu, Wykonawca winien wykonać wykopy kontrolne celem ustalenia ich faktycznego przebiegu w planie oraz głębokości posadowienia.

Wszystkie wskazane w projekcie materiały oraz ich producenci stanowią wyznacznik standardu jakościowego. Dopuszcza się stosowanie przy realizacji materiałów i urządzeń równoważnych pod warunkiem zapewnienia parametrów nie gorszych niż zaproponowane w projekcie, po akceptacji przez zamawiającego. Zamawiający informuje, że określając przedmiot zamówienia poprzez wskazanie nazw handlowych, dopuszcza jednocześnie wszelkie ich odpowiedniki rynkowe nie gorsze niż wskazane. Parametry

wskazanego przez zamawiającego standardu przedstawiają warunki techniczne, eksploatacyjne, użytkowe, funkcjonalne oraz inne cechy istotne dla przedmiotu zamówienia. Natomiast wskazana marka lub nazwa handlowa określa klasę produktu, a nie konkretnego producenta.

3.CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Orientacja

Rys. 1.1 Plan sytuacyjny cz. 1	skala 1:500
Rys. 1.2 Plan sytuacyjny cz. 2	skala 1:500
Rys. 2.1 Profil podłużny cz. 1	skala 1:50/500
Rys. 2.2 Profil podłużny cz. 2	skala 1:50/500
Rys. 3.1 Przekroje typowe I, II, III	skala 1:50/25
Rys. 3.2 Przekroje typowe IV, V, VI	skala 1:50/25
Rys. 3.3 Przekrój typowy VII - przepust	skala 1:50/25
Rys. 3.4 Przekroje typowe VIII, IX	skala 1:50/25
Rys. 3.5 Przekroje typowe X, XI, XII, XIII	skala 1:50/25
Rys. 3.6 Szczegóły wykonania zjazdów	skala 1:50/25
Rys. 3.7 Istniejący przepust	skala 1:50
Rys. 4.1 Przekroje poprzeczne 1-3	skala 1:100
Rys. 4.2 Przekroje poprzeczne 4-6	skala 1:100
Rys. 4.3 Przekroje poprzeczne 7-9	skala 1:100
Rys. 4.4 Przekroje poprzeczne 10-12	skala 1:100
Rys. 4.5 Przekroje poprzeczne 13-15	skala 1:100
Rys. 4.6 Przekroje poprzeczne 16-18	skala 1:100
Rys. 4.6 Przekroje poprzeczne 16-18	skala 1:100
Rys. 4.7 Przekroje poprzeczne 19-20	skala 1:100
Rys. 4.8 Przekroje poprzeczne 21-23	skala 1:100
Rys. 4.9 Przekroje poprzeczne 24-26	skala 1:100
Rys. 4.10 Przekroje poprzeczne 27-29	skala 1:100
Rys. 4.11 Przekroje poprzeczne 30-31	skala 1:100
Rys. 4.12 Przekroje poprzeczne 32-34	skala 1:100
Rys. 4.13 Przekroje poprzeczne 35-37	skala 1:100
Rys. 4.14 Przekroje poprzeczne 38-40	skala 1:100
Rys. 5.1 Przepust ramowy	skala 1:25
Rys. 5.2 Płyta fundamentowa	skala 1:25
Rys. 5.3 Płyta zespalająca	skala 1:25
Rys. 5.4 Ścianka czołowa – wlot	skala 1:25
Rys. 5.5 Ścianka czołowa – wylot	skala 1:25