

SPIS ZAWARTOŚCI

1	Dane ogólne	3
1.1	Inwestor	3
1.2	Biuro projektowe	3
1.3	Podstawa formalno - prawna	3
1.4	Cel i zakres opracowania	3
1.5	Materiały wyjściowe	3
2	Opis techniczny	4
2.1	Opis stanu istniejącego.....	4
2.2	Dane ewidencyjne.....	4
2.3	Dane z planu zagospodarowania przestrzennego.....	5
2.4	Opis stanu projektowanego.....	5
2.5	Dane liczbowe, charakterystyka inwestycji.....	7
2.6	Droga w planie.....	7
2.7	Droga w profilu.....	7
2.8	Droga w przekrojach poprzecznych.....	7
2.9	Konstrukcja nawierzchni.....	7
2.10	Odwodnienie.....	9
2.11	Charakterystyka ekologiczna.....	10
2.12	Roboty rozbiórkowe.....	10
2.13	Sieci i urządzenia uzbrojenia terenu.....	11
2.14	Informacja BIOZ.....	12
3	Część rysunkowa:	13

Orientacja

Rys. nr 1.1	Plan sytuacyjny część 1	Skala 1:500
Rys. nr 1.2	Plan sytuacyjny część 2	Skala 1:500
Rys. nr 1.3	Plan sytuacyjny część 3	Skala 1:500
Rys. nr 2.1	Przekrój typowy I-I, II-II	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.2	Przekrój typowy III-III, IV-IV	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.3	Przekrój typowy V-V, VI-VI	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.4	Przekrój typowy VII-VII, VIII-VIII	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.5	Przekrój typowy IX-IX, X-X	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.6	Przekrój typowy XI-XI, XII-XII	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.7	Przekrój typowy XIII-XIII, XIV-XIV, XV-XV	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.8	Przekrój typowy schody terenowe	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.9	Przekrój typowy przepust pod zjazdem	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.10	Przekrój typowy korytka betonowe	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.11	Przekrój typowy schemat odwodnienia	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.12	Przekrój typowy - sączki	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.13	Przekrój typowy - osadnik	Skala 1:50/25
Rys. nr 2.14	Przekrój typowy - studnie	Skala 1:25

4	Załączniki	14
5	Uzgodnienia branżowe	15

1. DANE OGÓLNE.

1.1. INWESTOR

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

1.2. BIURO PROJEKTOWE

Pracownia Inżynierska S1 Marcin Hajost
ul. Ks. Józefa Londzina 115/19
43-382 Bielsko - Biała

1.3. PODSTAWA FORMALNO PRAWNA

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem i pracownią projektową;
- Ustawa z dnia 7.07.1994r. – Prawo Budowlane, tekst jednolity (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późniejszymi zmianami);
- 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 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).

1.4. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Niniejsze opracowanie obejmuje swoim zakresem wykonanie dokumentacji projektowej dla remontu i przebudowy drogi w ramach zadania inwestycyjnego „Odbudowa drogi powiatowej 4468S Bestwina – Janowice, ul. Szkolna w km 0+260 do km 1+898” w zakresie remontu jezdni, poboczy, zjazdów, odwodnienia (rowy odwadniające, przepusty, korytka betonowe, studnie) oraz przebudowy umocnienia skarpy, odwodnienia (korytka betonowe).

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

2. OPIS TECHNICZNY.

2.1. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Teren objęty opracowaniem stanowi ulica Szkolna zlokalizowana w miejscowości Bestwina.

Początek opracowania wyznaczono w rejonie budynku nr 16, przyjęto lokalny kilometr – km 0,0+00,00, natomiast koniec zakresu robót stanowi rejon skrzyżowania ul. Szkolnej z ul. Podleską – km 1,6+30,00 (kilometr lokalny).

Ulica Szkolna posiada zmienną szerokość 3,4 m - 4,0 m. Aktualna nawierzchnia z betonu asfaltowego w złym stanie technicznym: widoczne ubytki, deformacje spadków podłużnych i poprzecznych. Zły stan nawierzchni utrudnia poruszanie się pojazdów mechanicznych.

Ulica Szkolna stanowi drogę lokalną, obsługuje głównie ruch lokalny samochodów osobowych – zapewnia dojazd do budynków mieszkalnych.

Wody z jezdni odprowadzane są częściowo do istniejących rowów a częściowo na przyległe tereny.

Odwodnienie nie spełnia wymagań, podczas deszczu tworzą się liczne kałuże – obecna geometria drogi i jej spadki podłużne i poprzeczne nie zapewniają właściwego odprowadzenia wód deszczowych.

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

- sieć energetyczna;
- sieć wodociągowa ;
- sieć teletechniczna;
- sieć gazowa;
- sieć kanalizacji deszczowej.

Prowadzenie prac w pobliżu istniejących sieci gazowej, teletechnicznej, wodociągowej, energetycznej oraz kanalizacji deszczowej 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: 2279, 1763, 1083/1, 1107, 1109, 1108, 1110, 1475, 1765/11, 1111, 1765/12, 1872, 1776/2, 1776/1, 1076/1, 1755/1, 1756/3, 1114/6, 1765/25, 1765/15, 1767/2, 2278/1, 1498, 2277.

Województwo: śląskie

Powiat: bielski

Jednostka ewidencyjna: Bestwina

Obręb: Bestwina 0001, Janowice 0004

Remont i przebudowa drogi w ramach zadania inwestycyjnego
„Odbudowa drogi powiatowej 4468S Bestwina - Janowice, ul. Szkolna w km 0+260 do km 1+898

Inwestor posiada prawa dysponowania terenem dla działek objętych inwestycją. Wszystkie przebudowywane elementy znajdują się w pasie drogowym. Zakres inwestycji nie wychodzi poza działki inwestycyjne.

2.3. DANE Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla gminy Bestwina w sołectwie Bestwina, zatwierdzonym Uchwałą Rady Gminy w Bestwinie z dnia 11 sierpnia 2005r. Nr XXVII/196/2005 opublikowaną w dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego z dnia 8 listopada 2005r. Nr 131 poz. 3257, obszar objęty opracowaniem znajduje się w jednostkach o symbolach: **KDL** – tereny dróg publicznych i dróg wewnętrznych.

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla gminy Bestwina w sołectwie Janowice, zatwierdzonym Uchwałą Rady Gminy w Bestwinie z dnia 13 czerwca 2005r. Nr XXVI/194/2005 opublikowaną w dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego z dnia 9 sierpnia 2005r. Nr 97 poz. 2650, obszar objęty opracowaniem znajduje się w jednostkach o symbolach: **KDL** – tereny dróg publicznych i dróg wewnętrznych.

2.4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

W ramach zamierzenia inwestycyjnego przewiduje się remont i przebudowę drogi w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Odbudowa drogi powiatowej 4468S Bestwina – Janowice, ul. Szkolna w km 0+260 do km 1+898” w zakresie remontu jezdni, poboczy, zjazdów, odwodnienia (rowy odwadniające, przepusty, korytka betonowe, studnie) oraz przebudowy umocnienia skarpy, odwodnienia (korytka betonowe). Przebudowę umocnienia skarpy oraz odwodnienia należy wykonać na odcinku od km 0,8+22,00 do km 0,8+71,00.

W ramach inwestycji wyremontowana zostanie jezdnia na długości 1630,00m o zmiennej szerokości 3,4m - 4,0m. Na odcinku od początku opracowania km 0,0+00,00 do km 0,4+71,00 wykonana zostanie dwuwarstwowa nakładka z betonu asfaltowego. W rejonie przepustu (km 0,5+24,20 do km 0,5+32,70) remont jezdni polega na wymianie istniejących warstw podbudowy 1,5 m przed i 1,5 m za krawędzią płyty ochronnej przepustu oraz wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego, natomiast bezpośrednio na przepuscie (km 0,5+25,70 do km 0,5+31,20) należy wykonać dwuwarstwową nakładkę z betonu asfaltowego.

Na pozostałym odcinku z uwagi na duże deformacje nawierzchni jezdni przeprowadzić należy remont warstw konstrukcyjnych jezdni. Remont ten polegał będzie na stabilizacji istniejących warstw podbudowy oraz wykonaniu nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego.

Początek i koniec odcinka należy dowiązać wysokościowo do istniejącej nawierzchni (na początku opracowania należy wykonać frezowanie na długości około 5,0 m tzw. „wcinkę”).

Po obu stronach remontowanej jezdni zaprojektowano remont poboczy z kruszywa łamanego o grubości 20 cm.

Remont i przebudowa drogi w ramach zadania inwestycyjnego
„Odbudowa drogi powiatowej 4468S Bestwina - Janowice, ul. Szkolna w km 0+260 do km 1+898

Projekt obejmuje remont nawierzchni istniejących zjazdów, który polega na dostosowaniu ich wysokości do stanu po odbudowie jezdni. Remont nawierzchni zjazdów należy wykonać na pięć sposobów:

- poprzez wykonanie nakładki z destruktu asfaltowego,
- poprzez wykonanie nakładki z destruktu wraz z odtworzeniem podbudowy kruszywem łamanym o średniej grubości 20 cm,
- poprzez wykonanie nakładki z betonu asfaltowego,
- poprzez wykonanie nakładki z betonu asfaltowego wraz z odtworzeniem podbudowy kruszywem łamanym o średniej grubości 20 cm,
- poprzez przebrukowanie istniejących zjazdów z betonowej kostki brukowej.

Rozmieszczenie zjazdów ze względu na zastosowaną konstrukcję przedstawiono na planie sytuacyjnym rys. 1.1 – 1.3.

W ramach zamierzenia inwestycyjnego w rejonie budynku nr 3 należy wykonać przebudowę umocnienia skarpy. Przebudowa polega na umocnieniu skarpy poprzez zastosowanie koszu siatkowo – kamiennych.

Odwodnienie odbudowywanej jezdni odbywać się będzie poprzez spadki podłużne jak i poprzeczne. Wody deszczowe odprowadzane będą do remontowanych rowów przydrożnych, remontowanych i przebudowywanych korytek betonowych oraz za pomocą remontowanych wpustów ulicznych do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Z uwagi na głębokość korytek przylegających bezpośrednio do pobocza zabudować należy słupki prowadzące (elementy techniczne drogi), które mają za zadanie sygnalizować krawędź pobocza.

Remontem objęte zostaną schody stanowiące dojście do posesji nr 88.

Zakres prac będzie polegał na:

- frezowaniu istniejącej nawierzchni jezdni;
- remoncie istniejących przepustów wraz z remontem ścianek czołowych;
- remoncie korytek betonowych oraz rowów odwadniających;
- zabezpieczeniu sieci uzbrojenia podziemnego;
- stabilizacji istniejących warstw podbudowy jezdni środkami hydrofobowymi wraz z profilowaniem kruszywem łamanym 0/16;
- wykonaniu umocnienia skarp – kosze siatkowo – kamienne, płyty ażurowe;
- wykonaniu nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego;
- dowiązaniu wysokościowym zjazdów destruktem oraz betonem asfaltowym;
- dowiązaniu wysokościowym zjazdów poprzez przebrukowanie betonowej kostki brukowej;
- remoncie poboczy.

Charakterystyka inwestycji:

Na terenie objętym opracowaniem nie występuje obszar objęty ochroną konserwatorską, przedmiotowy teren nie znajduje się na terenie objętym wpływem eksploatacji górniczej.

2.5. DANE LICZBOWE, CHRAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Na podstawie informacji uzyskanych od Inwestora, na istniejącym układzie drogowym przyjęto klasę drogi „L” (droga lokalna) oraz docelowe obciążenie ruchem kategorii KR2.

Podstawowe dane liczbowe:

– długość odcinka objętego opracowaniem	1630,00 m
– szerokość jezdni	3,4 - 4,0 m
– powierzchnia jezdni	≈ 6005 m ²
– powierzchnia zjazd typ I	≈ 110 m ²
– powierzchnia zjazd typ II	≈ 122 m ²
– powierzchnia zjazd typ III	≈ 115 m ²
– powierzchnia zjazd typ IV	≈ 40 m ²
– powierzchnia zjazd typ V	≈ 90 m ²
– powierzchnia pobocze	≈ 1220 m ²

2.6. DROGA W PLANIE

Początek opracowania wyznaczono w rejonie budynku nr 16, przyjęto lokalny kilometraż – km 0,0+00,00, natomiast koniec zakresu robót stanowi rejon skrzyżowania ul. Szkolnej z ul. Podleską – km 1,6+30,00 (kilometraż lokalny). Przebieg odbudowywanej drogi został dostosowany do stanu istniejącego. Dokładny przebieg jezdni przedstawiono na planie sytuacyjnym rys. 1.1–1.3.

2.7. DROGA W PROFILU

Na odcinku od początku opracowania km 0,0+00,00 do km 0,4+71,00 z uwagi na projektowaną nakładkę, istniejąca niweleta zostanie podniesiona średnio o 5 cm, natomiast na pozostałym odcinku ze względu na istniejącą zabudowę utrzymano dotychczasową niweletę.

2.8. DROGA W PRZEKROJACH POPRZECZNYCH

Spadki poprzeczne jezdni od km 0,0+00,00 do około km 0,2+65,00 zaprojektowano jako daszkowe o wartości 2%. Na odcinku od km 0,2+65,00 do km 0,2+52,70 oraz od km 1,1+15,00 do km 1,6+00,00 spadki poprzeczne zaprojektowano jako jednostronne, tak aby woda była prawidłowo odprowadzana do rowów odwadniających. Na pozostałych odcinkach spadki poprzeczne jezdni na odcinkach prostych zaprojektowano jako daszkowe o wartości 2%, natomiast na łukach kołowych utrzymać należy dotychczasowe pochylenie.

2.9. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Zgodnie z ustaleniami z Inwestorem oraz Rozporządzeniem MtiGM z dnia 2 marca 1999 r, przyjęto następującą konstrukcję:

Remont i przebudowa drogi w ramach zadania inwestycyjnego
„Odbudowa drogi powiatowej 4468S Bestwina - Janowice, ul. Szkolna w km 0+260 do km 1+898

- konstrukcja jezdni - nakładka:

- | | |
|--|----------|
| - w-wa ścieralna z betonu asfaltowego 0/11 | 4 cm |
| - w-wa wiążąca z betonu asfaltowego 0/11 | śr. 4 cm |
| - frezowanie profilujące | śr. 3 cm |

śr. 8 cm

- konstrukcja jezdni:

- | | |
|---|-------|
| - w-wa ścieralna z betonu asfaltowego 0/11 | 3 cm |
| - w-wa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16 | 5 cm |
| - warstwa profilująca z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/16 | 3 cm |
| - warstwa wzmocnionego podłoża – stabilizacja katalityczna | 35 cm |

śr. 46 cm

Warstwę profilującą z kruszywa łamanego 0/16 należy wykonać bezpośrednio po stabilizacji co umożliwi prawidłowe zaklinowanie warstwy.

- konstrukcja jezdni km 0,5+24,20÷0,5+25,70 oraz km 0,5+31,20÷0,5+32,70:

- | | |
|---|-------|
| - w-wa ścieralna z betonu asfaltowego 0/11 | 4 cm |
| - w-wa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16 | 5 cm |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 | 10 cm |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 | 50 cm |

śr. 69 cm

- konstrukcja zjazd typ I:

- | | |
|----------------------------|----------|
| - w-wa destrukta asfaltowy | śr. 8 cm |
|----------------------------|----------|

8 cm

- konstrukcja zjazd typ II:

- | | |
|---|-----------|
| - w-wa destrukta asfaltowy | 8 cm |
| - odtworzenie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 | śr. 20 cm |

28 cm

- konstrukcja zjazd typ III:

- | | |
|--|----------|
| - w-wa ścieralna z betonu asfaltowego 0/11 | śr. 5 cm |
|--|----------|

Śr. 5 cm

- konstrukcja zjazd typ IV:

- | | |
|---|-----------|
| - w-wa ścieralna z betonu asfaltowego 0/11 | 5 cm |
| - odtworzenie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 | śr. 20 cm |

Śr. 25 cm

Remont i przebudowa drogi w ramach zadania inwestycyjnego
„Odbudowa drogi powiatowej 4468S Bestwina - Janowice, ul. Szkolna w km 0+260 do km 1+898

- konstrukcja zjazd typ V:

- w-wa ścieralna z bet. Kostki brukowej - przebrukowanie

- konstrukcja pobocza

- kruszywo łamane stabilizowanego mechanicznie 0/31,5

20 cm

20 cm

2.10. ODWODNIENIE

Odwodnienie remontowanej jezdni odbywać się będzie poprzez spadki podłużne jak i poprzeczne. Wody deszczowe odprowadzane będą do remontowanych rowów przydrożnych, remontowanych i przebudowywanych korytek betonowych oraz za pomocą remontowanych studni (wpustów ulicznych) do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Remont rowu polega na jego wyczyszczeniu z namułu, odtworzeniu i profilowaniu skarp (bieżąca konserwacja) oraz umocnieniu skarp płytami ażurowymi.

W ramach zamierzenia inwestycyjnego zaprojektowania remont oraz przebudowę korytek betonowych o wymiarach 50x53x75 cm; 38x21x50 cm oraz remont korytek betonowych typu „mulda”. Rozmieszczenie korytek ze względu na zastosowany typ przedstawiono na planie sytuacyjnym rys. 1.1 – 1.3.

W ciągu korytek betonowych typu „mulda”, na zjeździe do działki nr 1754/137, należy zastosować korytko typu MEADRAIN Solution PG lub równoważne.

Na zjeździe do posesji nr 61 z uwagi na fakt, iż niweleta istniejącej jezdni usytuowana jest wyżej od poziomu zjazdu, należy zastosować odwodnienie liniowe typu AcoDrain lub równoważne.

Korytko betonowe zlokalizowane w jezdni (ul. Leszczynowa), należy przykryć stalową kratą.

Remont studni polega na wymianie istniejącej płyty na płytę utrzymującą wpust oraz na dostosowaniu wysokościowym studni do remontowanych korytek.

Remont przepustów pod zjazdami obejmuje wymianę załamanych i niedrożnych rur oraz odtworzenie murków czołowych.

Na wlocie przepustu fi400 zlokalizowanego pod jezdnią (ul. Podlesie) w celu zabezpieczenia go przed zapchaniem przez liście spływające wraz z wodą z lasu, wykonać należy osadnik.

Dodatkowo w celu wytrącenia energii wody spływającej z wyżej położonego odcinka objętego opracowaniem, na ciągu rowu należy zastosować studnię S1 fi1200 oraz studnię S2 fi 800 z osadnikiem pełniące rolę kaskady (lokalizacja studni wg planu sytuacyjnego).

Utrzymano dotychczasowy sposób odwodnienia jezdni. Stosunki wodno - prawne nie ulegną zmianie.

2.11. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNE

Z uwagi na swoją konstrukcję, lokalizację i przeznaczenie odbudowywana jezdnia nie będzie wprowadzać żadnych zakłóceń do środowiska.

Przebudowa drogi nie powoduje konieczności wycinki drzew oraz nie narusza istniejącego drzewostanu.

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

2.12. ROBOTY ROZBIÓRKOWE

Zakres robót rozbiórkowych:

Roboty rozbiórkowe obejmują:

- rozebranie istniejącej nawierzchni jezdni i zjazdów;
- korytowanie wraz z wywozem gruntu pod warstwy konstrukcyjne zjazdów oraz rowy odwadniające;
- rozebranie betonowych korytek oraz elementów umocnienia rowów;
- rozebranie przepustów do wymiany.

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 powtórного 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.

Niniejszy projekt nie zawiera szczegółowych rozwiązań wysokościowych (profilu i przekrojów poprzecznych jezdni). Dokumentacja zawiera rozwiązania typowe.

Wykonawca robót w trakcie prac jest zobowiązany wykonać wszelkie niezbędne pomiary w celu spełnienia założeń niniejszej dokumentacji projektowej oraz uzyskania prawidłowego odwodnienia jezdni (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.

Przed przystąpieniem do prac związanych ze stabilizacją katalityczną w miejscach skrzyżowania z istniejącą siecią należy bezwzględnie wykonać wykopy kontrolne w celu ustalenia posadowienia sieci uzbrojenia terenu. W sytuacji braku zachowania wymaganej odległości pionowej lub złego stanu technicznego sieci, należy bezzwłocznie o tym fakcie powiadomić Inwestora. Dopuszcza się wykonanie stabilizacji katalitycznej poza koroną jezdni a następnie wbudowanie materiału w miejscu skrzyżowania z siecią uzbrojenia terenu, pod warunkiem uzyskania zgody Inwestora i Właściciela sieci.

2.13. SIECI I URZĄDZENIA UZBROJENIA TERENU

Przed przystąpieniem do robót budowlanych, należy wykonać wykopy kontrolne, celem dokładnej lokalizacji sieci uzbrojenia podziemnego.

Sieć teletechniczna – prace w pobliżu urządzeń telekomunikacyjnych należy wykonać ręcznie pod nadzorem przedstawiciela TP S.A. z zachowaniem norm obowiązujących w TP S.A. Kolidujące urządzenia telekomunikacyjne należy zabezpieczyć lub przebudować na koszt Inwestora. Sposób zabezpieczenia urządzeń należy uzgodnić z przedstawicielem TP S.A., a w przypadku konieczności ich przebudowy należy opracować PT i zatwierdzić w Wydziale Zarządzania Zasobami Sieci w Katowicach. O terminie rozpoczęcia prac należy powiadomić TP S.A. celem prowadzenia specjalistycznego nadzoru. Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy wykonać przekopy kontrolne. Wszelkie prace ziemne w pobliżu urządzeń teletechnicznych należy wykonać pod nadzorem uprawnionego pracownika na warunkach odpłatnych. Miejsca kolizji z urządzeniami teletechnicznymi należy zabezpieczyć zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez OUSiU w Katowicach w oparciu o obowiązujące przepisy i normy TP S.A.

Przedsiębiorstwo Komunalne „Kombest” Sp. Z o.o. – uzgodnienie bez uwag.

Gminna Spółka Wodno – Melioracyjna w Bestwinie – ewentualne uszkodzenia urządzeń melioracji w czasie realizacji inwestycji niezwłocznie naprawić; jeżeli zaistnieje konieczność rurociągi drenarskiej oprowadzić i włączyć do zbieraczy.

TAURON Dystrybucja S.A. – prace pod i w pobliżu linii napowietrznych wykonywać ze szczególną ostrożnością i bez użycia sprzętu o wysokim zasięgu; zachować min. 1,0m od krawężnika jezdni do stanowisk słupowych.

Remont i przebudowa drogi w ramach zadania inwestycyjnego
„Odbudowa drogi powiatowej 4468S Bestwina - Janowice, ul. Szkolna w km 0+260 do km 1+898

Górnośląska Spółka Gazownictwa Sp. Z o.o. RD Bielsko-Biała – przed przystąpieniem do robót należy pisemnie powiadomić Rozdzielnię Gazu w Bielsku-Białej podając termin rozpoczęcia robót oraz nazwisko i telefon kierownika budowy; skrzyżowanie kanalizacji deszczowej z gazociągiem wykonać wg PN-91/M.-34501; przy przebiegu równoległym odległość kanalizacji deszczowej, studzienek rewizyjnych i ściekowych (zewnętrzny wymiar) od sieci gazowej powinna wynosić co najmniej 1,0m; dla gazociągów przebiegających przez teren opracowania ustala się głębokość korytowania podbudowy na 40cm, w przeciwnym przypadku należy je przebudować lub obniżyć; w celu zlokalizowania gazociągu w miejscach kolizyjnych należy wykonać wykopy kontrolne; wszelkie uszkodzenia oraz przebudowy gazociągów będą usuwane na koszt Inwestora; prace w pobliżu gazociągów należy prowadzić ręcznie; w przypadku odkrycia gazociągu powiadomić Rozdzielnię Gazu w Bielsku – Białej celem ustalenia zakresu prac związanych z zabezpieczeniem sieci gazowej; prace w bezpośrednim sąsiedztwie naszych urządzeń prowadzić pod płatnym nadzorem pracownika Rozdzielni Gazu w Bielsku-Białej i każdorazowo należy uzyskać wpis w dzienniku budowy; w przypadku awarii Rozdzielni Gazu Bielsko – Biała zastrzega sobie prawo wejścia w teren bez poniesienia kosztów.

2.14. INFORMACJA BIOZ

Inwestor:

Zarząd Dróg Powiatowych w Bielsku- Białej
ul. Regeera 81, 43-382 Bielsko - Biała

Autor informacji BIOZ.

Marcin Hajost, ul. Bohaterów Warszawy 16/13, 43-300 Bielsko – Biała

Zakres robót obejmujący przedsięwzięcie:

Remont i przebudowa drogi w ramach zadania inwestycyjnego „Odbudowa drogi powiatowej 4468S Bestwina – Janowice, ul. Szkolna w km 0+260 do km 1+898”.

Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

- ulica Szkolna – droga lokalna
- uzbrojenie terenu: sieć energetyczna, sieć wodociągowa, sieć teletechniczna, sieć gazowa, sieć kanalizacji deszczowej.

Elementy zagospodarowania mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Roboty realizowane będą w rejonie istniejącej ulicy o małym obciążeniu ruchem samochodowym.

Zagrożenia mogące wystąpić podczas realizacji robót budowlanych.

Podczas realizacji robót budowlanych mogą występować następujące zagrożenia:

- praca ciężkiego sprzętu mechanicznego podczas robót ziemnych oraz nawierzchniowych,
- transport technologiczny na terenie budowy,

Sposób prowadzenia instruktażu.

Przed przystąpieniem do prac budowlanych przy realizacji robót szczególnie niebezpiecznych, należy przeprowadzić instruktaż ustny pracownikom przewidzianym do realizacji zadania. Przeszkolenie pracowników w zakresie BHP należy powierzyć osobie posiadającej niezbędne uprawnienia.

Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom.

Przed przystąpieniem do robót należy teren budowy zabezpieczyć poprzez wykonanie oznakowania ruchu drogowego i pieszego na czas robót.

Należy wydzielić trasy dostawy materiałów i sprzętu na budowę oraz miejsce ich składowania.

3. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Orientacja

<i>Rys. nr 1.1 Plan sytuacyjny część 1</i>	<i>Skala 1:500</i>
<i>Rys. nr 1.2 Plan sytuacyjny część 2</i>	<i>Skala 1:500</i>
<i>Rys. nr 1.3 Plan sytuacyjny część 3</i>	<i>Skala 1:500</i>
<i>Rys. nr 2.1 Przekrój typowy I-I, II-II</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.2 Przekrój typowy III-III, IV-IV</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.3 Przekrój typowy V-V, VI-VI</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.4 Przekrój typowy VII-VII, VIII-VIII</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.5 Przekrój typowy IX-IX, X-X</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.6 Przekrój typowy XI-XI, XII-XII</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.7 Przekrój typowy XIII-XIII, XIV-XIV, XV-XV</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.8 Przekrój typowy schody terenowe</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.9 Przekrój typowy przepust pod zjazdem</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.10 Przekrój typowy korytka betonowe</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.11 Przekrój typowy schemat odwodnienia</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.12 Przekrój typowy - sączki</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.13 Przekrój typowy - osadnik</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. nr 2.14 Przekrój typowy - studnie</i>	<i>Skala 1:25</i>

4. ZAŁĄCZNIKI

5. UZGODNIENIA BRANŻOWE