

SPIS ZAWARTOŚCI:

I Część opisowa

II Część rysunkowa

I CZĘŚĆ OPISOWA

SPIS TREŚCI

1. PRZEDMIOT PROJEKTU	5
2. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU	5
3. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA.....	5
4. PRZEDMIOT I ROZMIAR INWESTYCJI	5
5. OPIS ISTNIEJĄCEGO ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	5
6. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA TECHNICZNE	6
6.1. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO	6
6.2. ZJAZDY	6
6.3. KONSTRUKCJE I NAWIERZCHNIE.....	6
6.4. ROBOTY ZIEMNE.....	8
6.5. ODWODNIENIE DROGI.....	9
6.6. ORGANIZACJA RUCHU – OZNAKOWANIE PIONOWE I POZIOME	9
6.7. ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW ZIELONYCH	9
7. OCHRONA PUNKTÓW GEODEZYJNYCH.....	9
8. WARUNKI BHP	9
9. DECYZJE, OPINIE, UZGODNIENIA.....	10

1. Przedmiot projektu

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa zjazdu publicznego z drogi wojewódzkiej nr 407 relacji: Nysa – Korfantów – Łącznik – dr. 414, w m. Nysa, ul. Jagiellońska, na wewnętrzną drogę gminną na działce nr 47. Przebudowywany zjazd stanowi dojazd do istniejącego osiedla zabudowy mieszkalnej wielorodzinnej.

2. Podstawa opracowania projektu

- Umowa o prace projektowe pomiędzy Gminą Nysa, a firmą ARTERIA s.c. z siedzibą: 48-303 Nysa, ul. Piłsudskiego 40/406.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 1994r., Nr 89, poz. 414, z późn. zm.).
- 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 poz. 430).
- Podkład sytuacyjny – wysokościowy w skali 1:500.

3. Zakres i cel opracowania

Celem opracowania jest wykonanie projektu wykonawczego przebudowy zjazdu publicznego. Przebudowa zjazdu na celu poprawienie warunków dojazdu do osiedla zabudowy mieszkalnej wielorodzinnej.

Wszelkie prace wykonywane w pobliżu istniejącego uzbrojenia terenu należy prowadzić ręcznie, pod nadzorem przedstawiciela, wskazanego przez właściciela sieci.

4. Przedmiot i rozmiar inwestycji

Przebudowa zjazdu publicznego – zgodnie z przedmiarem robót

5. Opis istniejącego zagospodarowania terenu

Teren wchodzący w zakres opracowania, zaznaczony jest na rysunku projektu zagospodarowania terenu linią przerywaną. Droga wojewódzka nr 407 usytuowana jest na obszarze zabudowy mieszkalnej i usługowej. Z uwagi na jej charakter, droga pełni funkcję drogi zbiorczej. Droga posiada nawierzchnię bitumiczną.

Projektowany sposób zagospodarowania terenu drogi przewiduje przebudowę zjazdu publicznego z drogi wojewódzkiej na wewnętrzną drogę gminną.

Warunki przebudowy zjazdu określone zostały przez zarządcę drogi.

ISTNIEJĄCA INFRASTRUKTURA DROGOWA I TECHNICZNA:

- droga wojewódzka o nawierzchni bitumicznej,
- droga gminna o nawierzchni betonowej,
- sieć elektroenergetyczna n/n,
- sieć wodociągowa,
- sieć gazowa,
- sieć telekomunikacyjna,
- sieć kanalizacji deszczowej.

Wykonawca ponosi odpowiedzialność prawną i materialną za stosowanie bezpiecznych metod pracy oraz za ewentualne uszkodzenia istniejących urządzeń, sieci czy budynków. Wykonawca będzie odpowiedzialny za wszelkie straty powstałe w rezultacie realizacji robót lub przez personel Wykonawcy.

6. Projektowane rozwiązania techniczne

Wykonawca nie może wykorzystywać błędów lub opuszczeń w dokumentach kontraktowych, a o ich wykryciu winien natychmiast powiadomić Inspektora Nadzoru, który dokona odpowiednich zmian lub poprawek.

W przypadku rozbieżności wymiarów podanych na opisach i w części graficznej, wątpliwości należy wyjaśnić z Inspektorem Nadzoru lub Projektantem.

6.1. Opis stanu projektowanego

Przyjęto parametry techniczne zjazdu zgodnie z wymogami określonymi w przepisach szczególnych.

6.2. Zjazdy

Zaprojektowano przebudowę zjazdu publicznego z drogi wojewódzkiej nr 407 na wewnętrzną drogę gminną. Szerokość zjazdu po przebudowie – 7,15m. Przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i istniejącej drogi wojewódzkiej wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu 5,0 i 6,0m, wykonanym z krawężnika typu 15x30cm na ławie betonowej C16/20. Nawierzchnię zjazdu stanowić będzie beton asfaltowy AC11S. Spadek podłużny zjazdu 2%, skierowany od drogi wojewódzkiej. Spadek poprzeczny dostosowany do spadku drogi wojewódzkiej.

6.3. Konstrukcje i nawierzchnie

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz w oparciu o uzgodnienie z Inwestorem przewiduje się następującą konstrukcję zjazdu:

Konstrukcja zjazdu – w miejscu zjazdu istniejącego		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość warstwy
1.	2.	3.
1.	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S wg „WT2 2014 – część I. Mieszanki mineralno – asfaltowe. Wymagania Techniczne” oraz „WT2 2016 – część II. Wykonanie warstw nawierzchni asfaltowych. Wymagania Techniczne”, z lepiszczem asfalt 50/70	8 cm
2.	geosiatka z włókien poliestrowych nasączonych bitumem o wytrzymałości na rozciąganie 80 kN i możliwością wbudowania bezpośrednio pod warstwę ścieralną	-
3.	istniejąca konstrukcja nawierzchni jezdni do sfrezowania profilującego	4 cm
4.	istniejąca płyta betonowa drogowa	20 cm
Razem konstrukcja nawierzchni		32 cm

Konstrukcja zjazdu – na poszerzeniu		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość warstwy
1.	2.	3.
1.	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S wg „WT2 2014 – część I. Mieszanki mineralno – asfaltowe. Wymagania Techniczne” oraz „WT2 2016 – część II. Wykonanie warstw nawierzchni asfaltowych. Wymagania Techniczne”, z lepiszczem asfalt 50/70	8 cm
2.	geosiatka z włókien poliestrowych nasączonych bitumem o wytrzymałości na rozciąganie 80 kN i możliwością wbudowania bezpośrednio pod warstwę ścieralną	-
3.	Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102 frakcji 0-31,5mm (mieszanka niezwiązana z kruszywem C _{90/3} wg PN-EN-13285	20 cm
4.	warstwa mrozoochronna z piasku średnioziarnistego o Wp>35 wg PN-EN 13242	20 cm
Razem konstrukcja nawierzchni		48 cm

Szczegóły konstrukcji nawierzchni podano na przekrojach konstrukcyjnych, a zakres stosowania poszczególnych rodzajów nawierzchni podano na planie sytuacyjnym dróg w skali 1:500 poprzez wprowadzenie odpowiedniej kolorystyki.

Wszystkie materiały użyte do budowy konstrukcji nawierzchni muszą być materiałami dopuszczonymi do stosowania w budownictwie drogowym. Muszą posiadać właściwą informację o wyrobie zgodną z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie sposobów deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz.U. z 2004 r. Nr 198, poz. 2041). Dokumentem odniesienia względem którego oceniano zgodność wyrobu budowlanego może być aktualna norma lub aprobaty techniczna.

Kruszywa stosowane do warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni muszą odpowiadać normom: PN-EN 13043 oraz PN-EN 13242.

Przed przystąpieniem do wykonania konstrukcji nawierzchni należy wykonać badanie wskaźnika nośności gruntu (CBR) oraz określić grupę nośności gruntu. W przypadku, gdy grunt klasyfikował się będzie do grupy nośności G1, G2, G3 można przystąpić do wykonania konstrukcji nawierzchni. W przypadku, gdy grupa nośności gruntu będzie G4 należy w porozumieniu z Inspektorem i Projektantem ustalić zakres dodatkowego wzmocnienia podłoża.

6.4. Roboty ziemne

Roboty ziemne związane z przebudową zjazdu dotyczyć będą robót korytowych – wykonania koryta pod konstrukcję nawierzchni, które obliczono metodą przekrojów poprzecznych. Szczegóły kalkulacji robót ziemnych podano w przedmiarze robót oraz kosztorysie inwestorskim.

Zwraca się uwagę Wykonawcy, że przed przystąpieniem do wykonania robót ziemnych związanych z przebudową zjazdu, winien on posiadać aktualną planszę uzbrojenia terenu. W przypadku natrafienia na uzbrojenie w sieci elektroenergetyczne, teletechniczne, gazowe, wodnokanalizacyjne, itp. winien je prowizorycznie zabezpieczyć, dokonać odpowiedniego wpisu do dziennika budowy i niezwłocznie zgłosić ten fakt zainteresowanej instytucji, a następnie pod nadzorem jej przedstawiciela dokonać właściwego ich zabezpieczenia. Odspojone grunty przydatne do wykonania nasypów powinny być bezpośrednio wbudowane w nasyp lub przewiezione na odkład. O ile Inspektor Nadzoru dopuści czasowe składowanie odspojonych gruntów, należy je odpowiednio zabezpieczyć przed nadmiernym zawilgoceniem.

W czasie robót ziemnych należy zachować odpowiedni spadek podłużny i nadać przekrojom poprzecznym spadki, umożliwiające szybki odpływ wód z wykopu. Spadek poprzeczny nie powinien być mniejszy niż 4% w przypadku gruntów spoistych i nie mniejszy niż 2% w przypadku gruntów niespoistych. Należy uwzględnić ewentualny wpływ kolejności i sposobu odpajania gruntów oraz terminów wykonywania innych robót na spełnienie wymagań dotyczących prawidłowego odwodnienia wykopu w czasie postępu robót ziemnych.

W przypadku napływu wód gruntowych podczas realizacji inwestycji, Wykonawca winien uzgodnić metodę odwodnienia i termin rozpoczęcia pompowania z Inspektorem Nadzoru biorąc pod uwagę głębokość wykopów, rodzaj gruntu, efektywność i postęp robót oraz warunki pogodowe.

W przypadku wystąpienia zalania wykopów wodą opadową Wykonawca powinien wykonać urządzenia, które zapewnią odprowadzenie wód gruntowych i opadowych poza obszar robót ziemnych tak, aby zabezpieczyć grunty przed przewilgoceniem i nawodnieniem. Jeżeli wskutek zaniedbania Wykonawcy, grunty ulegną nawodnieniu, które spowoduje ich długotrwałą nieprzydatność, Wykonawca ma obowiązek usunięcia tych gruntów i zastąpienia ich gruntami przydatnymi, na własny koszt bez jakichkolwiek dodatkowych opłat ze strony Inwestora za te czynności jak również za dowieziony grunt.

Wszelkie roboty należy wykonywać zgodnie z warunkami określonymi przez administratorów sieci, dróg oraz właścicieli działek.

Po wykonaniu profilowania podłoża należy wykonać jego zagęszczenie.

Nie należy dopuszczać ruchu budowlanego po dnie wykopu o ile grubość warstwy gruntu (nadkładu) powyżej rzędnych robót ziemnych jest mniejsza niż 0,3 m. Z chwilą przystąpienia do ostatecznego profilowania dna wykopu dopuszcza się po nim jedynie ruch maszyn wykonujących tę czynność budowlaną. Może odbywać się jedynie sporadyczny ruch pojazdów, które nie spowodują uszkodzeń powierzchni korpusu. Naprawa uszkodzeń powierzchni robót ziemnych, wynikających z niedotrzymania podanych powyżej warunków obciąża Wykonawcę robót ziemnych.

Nie wyklucza się odmiennej lokalizacji uzbrojenia terenu niż ujawniona na mapie do celów projektowych. W przypadku kolizji istniejącego uzbrojenia z projektowanymi sieciami należy w uzgodnieniu z Projektantem, Inspektorem Nadzoru oraz Inwestorem ustalić sposób rozwiązania kolizji.

Przed rozpoczęciem robót demontażowych i ziemnych Wykonawca dokona oceny stanu technicznego budynków (sprawdzenie czy nie ma pęknięć, rys itp.) położonych w odległości mniejszej niż 8 m. Wykonawca będzie prowadził dokumentację fotograficzną dla ustalenia stanu przed i po wykonaniu inwestycji.

6.5. Odwodnienie drogi

Odprowadzenie wód opadowych z terenu przebudowywanego zjazdu odbywać się będzie powierzchniowo do projektowanego wpustu ulicznego, który włączony zostanie do istniejącej kanalizacji deszczowej.

6.6. Organizacja ruchu – oznakowanie pionowe i poziome

Dla przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się zmiany organizacji ruchu.

6.7. Zagospodarowanie terenów zielonych

Nowy sposób zagospodarowania terenu wymusza konieczności wycinki krzewów.

7. OCHRONA PUNKTÓW GEODEZYJNYCH

Wszystkie punkty geodezyjne, jakie mogą pojawić się w rejonie inwestycji podlegają ochronie prawnej. Punkty te należy chronić a w przypadku konieczności ich likwidacji należy zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego ich przeniesienie.

8. Warunki BHP

a) w okresie wykonawstwa

Wszystkie roboty związane z przebudową zjazdu winny być przeprowadzane z zachowaniem przepisów BHP. Poza ogólnymi zasadami BHP obowiązującymi przy wykonywaniu robót montażowych, ziemnych, rozbiórkowych, transportowych i obsługi sprzętu mechanicznego, przy wykonywaniu instalacji technologicznej, należy zapewnić warunki BHP zgodnie z:

- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. nr 47, poz. 401),

- Rozporządzeniem Ministrów Komunikacji oraz Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10 lutego 1977 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych (Dz. U. z 1977 r. nr 7, poz. 30),
- Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych (Dz. U. z 2000 r. nr 26, poz. 313 z późn. zm.),
- Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (Dz. U. z 2001 r. nr 118, poz. 1263),
- Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 1997 r. nr 129, poz. 844 z późn. zm.).

b) w okresie eksploatacji

Eksploatacja zjazdu nie wymaga obsługi. Obsługa będzie mieć charakter doraźny i polegać będzie:

- w przypadku dróg – na bieżącym utrzymaniu (letnim – zamykanie, koszenie i zimowym – odśnieżanie) oraz remontach częściowych,

Przystępujący do pracy winni posiadać odzież ochronną i sprzęt ochrony osobistej.

- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. nr 47, poz. 401).
- Kodeks Pracy art. 226.

Inne informacje dotyczące ochrony zdrowia znajdują się w opracowaniu „Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia”.

9. Decyzje, opinie, uzgodnienia

Dla projektowanego zakresu inwestycji uzyskano opinie, decyzje, pozwolenia, uzgodnienia. Kserokopie dokumentów znajdują się w załączniku do Projektu Wykonawczego.

II CZEŚĆ GRAFICZNA

Spis części rysunkowej:

Orientacja	Rys. nr 1
Projekt zagospodarowania terenu	Rys. nr 2
Plan sytuacyjny	Rys. nr 3
Przekroje konstrukcyjne	Rys. nr 4
Plansza rozbiórki	Rys. nr 5
Plansza elementów projektowanych	Rys. nr 6
Schemat wpustu ulicznego	Rys. nr 7