
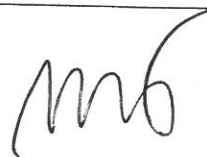


Inwestor: GMINA DOPIEWO UL. LEŚNA 1C 62-070 DOPIEWO	Jednostka Projektowa: MS BIURO PROJEKTOWE MICHAŁ SROKA ul. Borowa 4 62-200 Gniezno	Nr. Egz.: 5 Data: 11.2019
BUDOWA PRZEPUSTU W CIĄGU UL. SŁONECZNEJ W PAŁĘDZIU, GM. DOPIEWO PROJEKT WYKONAWCZY		
Lokalizacja inwestycji: Województwo: wielkopolskie Powiat: poznański Gmina: Dopiewo Miasto: Pałędzie Wykaz działek, na których realizowana jest inwestycja: 189, 113 obręb Pałędzie 1, Kategoria obiektu budowlanego – XXVIII		
Projektant branży mostowej: mgr inż. RAFAŁ KUŻMA WKP/0308/POOM/09 upr do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	Podpis: 	
Sprawdzający branży mostowej: mgr inż. WERONIKA SŁODKOWICZ WKP/0282/POOM/10 upr do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	Podpis: 	

PROJEKT BUDOWLANY – BRANŻA MOSTOWA

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	3
2. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA.....	3
3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	3
4. INWENTARYZACJA ISTNIEJĄCEGO PRZEPUSTU	4
5. OCENA STANU TECHNICZNEGO ISTNIEJĄCEGO MOSTU	5
6. WARUNKI GRUNTOWO-WODNE.....	6
7. ISTNIEJĄCA INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	6
8. STAN PROJEKTOWANY	6
8.1. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA.....	6
8.2. USTRÓJ NOŚNY	7
8.3. ŚCIANY CZOŁOWE	8
8.4. IZOLACJE I NAWIERZCHNIE	8
8.5. ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU.....	9
8.6. ODWODNIENIE.....	9
8.7. ZASYPKA KONSTRUKCJI	9
8.8. ANTYKOROZYJNE ZABEZPIECZENIE BETONU	9
8.9. REGULACJA KORYTA RZEKI	10
8.10. PODSTAWOWE INFORMACJE O SPOSOBIE WZNOSZENIA OBIEKTU.....	10
9. KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ... 10	
10. WPŁYW PROJEKTOWANEJ INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO	11
11. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	11
12. UWAGI KOŃCOWE	11

2/84

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa przepustu w ciągu ul. Słonecznej w Pałędziu, gm. Dopiewo na działkach o nr ewid. 113, 189 obręb Pałędzie 1.

Podstawę opracowania stanowią:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., - Prawo Budowlane (Dz.U. 2017 poz. 1332 z późn.zm.)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2017 poz. 2222 z późn.zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. 2012 poz. 462, z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735 .) z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie MTiGM z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124 1332 z późn.zm.)
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. 2014 poz. 1800) z późniejszymi zmianami;
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500.
- Wizja lokalna
- Własne pomiary inwentaryzacyjne
- Dokumentacja geotechniczna
- Normy, zalecenia, wytyczne, normatywy i literatura techniczna dotycząca projektowania, budowy i utrzymania dróg oraz obiektów mostowych
- Warunki techniczne, uzgodnienia, opinie

2. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy przepustu na rowie melioracji szczegółowej W-C pod projektowaną ul. Słoneczną na działce nr ewid. 189 w km ~0+282,50 w miejscowości Pałędzie. Celem opracowania jest dokumentacja projektowa niezbędna do wykonania prac budowlanych.

3. Istniejące zagospodarowanie terenu

Istniejące zagospodarowanie terenu określono na podstawie wizji lokalnej, sporządzonej wówczas inwentaryzacji fotograficznej oraz na podstawie mapy sytuacyjno-wysokościowej do celów projektowych. Obecnie projektowany odcinek ul. Słonecznej w Pałędziu posiada nawierzchnię utwardzoną kruszywową. Teren wokół istniejącego przepustu ma charakter zurbanizowany – osiedle domów jednorodzinnych.

4. Inwentaryzacja istniejącego przepustu

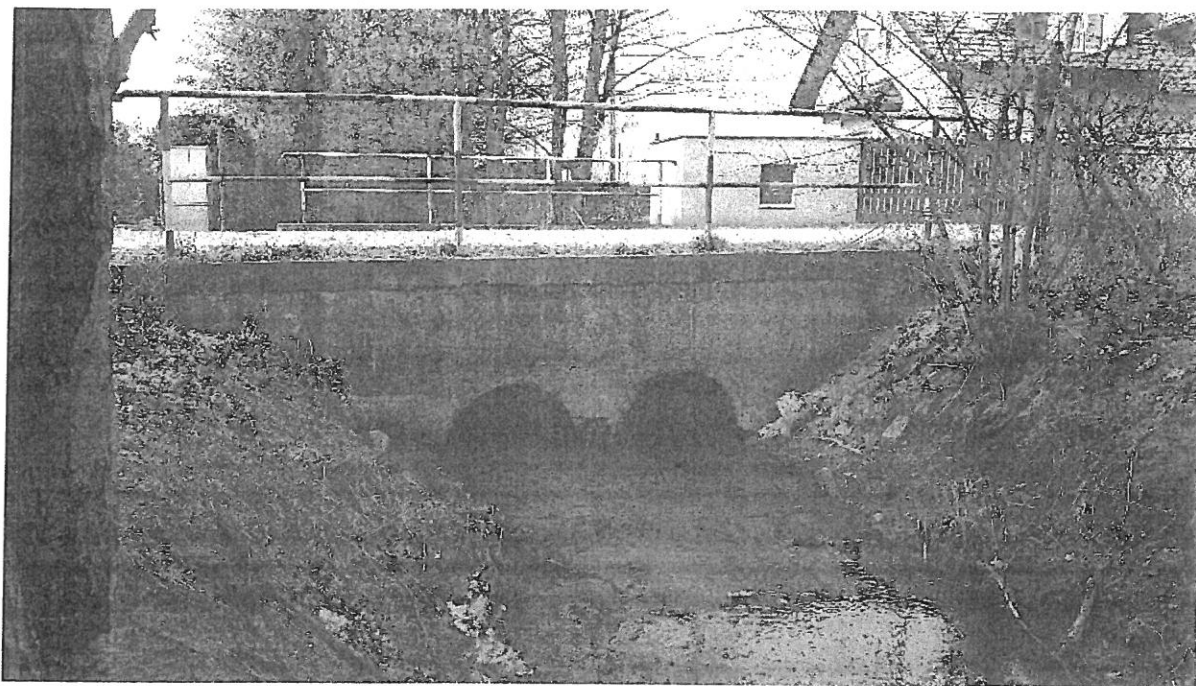
Istniejący przepust zlokalizowany jest pod drogą gminną – ul. Słoneczną w km ok. 0+283,00 tej drogi. Część przelotowa przepustu wybudowana jest z dwóch rur żelbetowych średnicy 100 cm. Na wlocie i wylocie do przepustu znajdują się prostopadłe żelbetowe ściany czołowe. Na ścianach zamocowane są balustrady stalowe z rur $d=50\text{mm}$ wysokości 107-109cm. Przepust krzyżuje się z osią drogi pod kątem około 83° i ma długość ok. 8,46 m.

Dno w rejonie wlotu i wylotu nie jest umocnione.

Na poniższych zdjęciach przedstawiono aktualny stan zagospodarowania terenu.



Fot.1. Widok na wlot



Fot.2. Widok na wylot



Fot.3. Widok na ul. Słoneczną

5. Ocena stanu technicznego istniejącego mostu

Stan techniczny obiektu ocenia się jako wystarczający. Balustrady stalowe z rur nie spełniają wymogów obowiązujących przepisów. Ze względu jednak na projektowane poszerzenie drogi oraz poziom wód w istniejącym rowie melioracyjnym w okresach podwyższonego stanu wód konieczna jest przebudowa istniejącego przepustu.

Zaleca się rozbiórkę istniejącego przepustu i budowę w jego miejscu nowego, o przekroju skrzynkowym.

6. Warunki gruntowo-wodne

Teren obejmujący badania położony jest w miejscowości Pałędzie w rejonie ulicy Słonecznej, w Gminie Dopiewo, województwie wielkopolskim, powiecie poznańskim.

Ustalono, iż teren obejmujący przedmiotową inwestycję, pod względem fizjograficznym znajduje się w obszarze Pojezierza Poznańskiego, mezoregionu zaliczanego do makroregionu Pojezierze Wielkopolskie, podprowincji Pojezierze Południowobałtyckie, prowincji Niż Środkowoeuropejski. Powierzchnia terenu jest płaska. Geomorfologicznie teren leży na wysoczyźnie morenowej z okresu zlodowacenia północnopolskiego.

Na podstawie Centralnej Bazy Danych Geologicznych ustalono, iż podłoże zbudowane jest z utworów litologicznie nazywanych „gliny zwałowe, ich zwietrzliny oraz piaski i żwiry lodowcowe” co potwierdziły wyniki badań geotechnicznych wykonanych do maksymalnej głębokości 3.0 m p.p.t. stwierdzono w podłożu zaleganie gruntów średniospoistych w postaci glin piaszczystych, gruntów małospoistych wykształconych, jako piaski gliniaste oraz gruntów niespoistych w postaci piasków drobnych i piasków średnich. W górnych strefach podłoża stwierdzono występowanie antropogenicznych gruntów niespoistych w postaci piasków drobnych i lokalnie piasków średnich z kamieniami i okruchami cegły. Przypowierzchniowe strefy podłoża budują grunty antropogeniczne w postaci utwardzonego nasypu drogowego zbudowanego z piasków drobnych i piasków średnich z kamieniami. Szczegółową budowę geotechniczną podłoża wraz ze stanami gruntów przedstawiono w opinii geotechnicznej.

Na podstawie wykonanych badań stwierdzono występowanie wód gruntowych w postaci swobodnego i napiętego zwierciadła, a także lokalnie w postaci sączeń w gruntach średniospoistych.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych warunki geotechniczne podłoża należy uznać za proste.

Projektowany obiekt mostowy kwalifikuje się do pierwszej kategorii geotechnicznej

7. Istniejąca infrastruktura techniczna

Na podstawie mapy do celów projektowych w pasie drogowym, w rejonie przepustu stwierdzono występowanie istniejących sieci uzbrojenia terenu:

- sieci kanalizacji sanitarnej
- sieci elektroenergetycznej
- sieci gazowej
- sieci wodociągowej

8. Stan projektowany

8.1. Charakterystyka ogólna

Zadanie projektowe obejmuje przebudowę istniejącego przepustu. Budowa nowego obiektu zapewni bezpieczną przeprawę drogową nad rowem melioracji szczegółowej W-C.

Istniejący przepust wraz ze ścianami czołowymi należy rozebrać. Rozbiórce podlegają wszystkie elementy istniejącego przepustu oraz umocnienie dna i skarp w postaci płyt ażurowych.

W miejscu przecięcia ul. Słonecznej z rowem melioracyjnym projektuje się budowę przepustu. Konstrukcję przepustu stanowi żelbetowa, monolityczna skrzynka. Na obu końcach przepustu znajdują się monolityczne ściany czołowe zabezpieczające wlot i wylot przed obsunięciem się nasypu drogi. Monolityczne ściany czołowe zostały zaprojektowane jako równoległe do osi drogi pod którą znajduje się przepust.

Wzdłuż drogi na obiekcie przewidziano obustronne balustrady mocowane do żelbetowych ścian czołowych.

Konstrukcję przepustu stanowi skrzynka, jednootworowa o wymiarach wewnętrznych 1,00x1,20m z betonu C30/37 ze zbrojeniem zapewniającym przenoszenie sił od obciążeń klasy A (wg normy PN-85/S-10030). Długość przepustu wynosi 8,38

m. Składa się on z części przelotowej oraz monolitycznych ścian czołowych grubości 25cm. Zaprojektowano posadowienie bezpośrednie przepustu.

Przed i za przepustem zaprojektowano regulację koryta cieku (zakres wg załączonych rysunków) oraz jego odmulenie na głębokość około 30cm. Dno koryta cieku na odcinku objętym przebudową wraz ze skarpami na wlocie i wylocie z przepustu umocnione zostanie okładziną kamienną na betonie zabezpieczoną przed rozmyciem betonowymi gurtami.

Pochylenie podłużne wewnątrz przepustu wynosi 0,5%. Pochylenie na wlocie i wylocie stanowi wypadkową wynikającą z nawiązania się z umocnieniem do istniejących rzędnych dna koryta rzeki.

Nad przepustem i na dojazdach do niego projektuje się drogę o nawierzchni z kostki betonowej wg opracowania branżowego.

Podstawowe dane techniczne projektowanego przepustu:

światło poziome	1,20 m
światło pionowe	~1,00 m
długość przepustu	8,38 m
kąt skrzyżowania przepustu z osią drogi	~84,00°
rzędna osi jezdni w osi przepustu	80,60
rzędna dna koryta cieku na wlocie do przepustu	78,98
rzędna dna koryta cieku na wylocie z przepustu	78,94
pochylenie podłużne dna wewnątrz przepustu (dna projektowanego koryta cieku)	~0,5%
nośność konstrukcji przepustu - klasa A wg PN-85/S-10030	

8.2. Ustrój nośny

Konstrukcję przepustu stanowi skrzynka, jednootworowa o wymiarach wewnętrznych 1,00x1,20m z betonu C30/37 ze zbrojeniem zapewniającym przenoszenie sił od obciążeń klasy A (wg normy PN

85/S-10030). Długość przepustu wynosi 8,38m. Składa się on z części przelotowej oraz monolitycznych ścian czołowych grubości 25cm. Zaprojektowano posadowienie bezpośrednie przepustu.

Ściany boczne przepustu na całej długości należy pokryć izolacją bitumiczną cienko powłokową i osłonić ekranem z folii kubełkowej.

Ściany oraz płyta denna ma stałą grubość 20 cm. Dwustronny 2% spadek zostanie wykształcony na płycie stropowej konstrukcji.

Pochylenie podłużne wewnątrz przepustu wynosi 0,5%. Pochylenie na wlocie i wylocie stanowi wypadkową wynikającą z nawiązania się z umocnieniem do istniejących rzędnych dna koryta cieku (po odmuleniu).

Posadowienie obiektu zaprojektowano jako bezpośrednie. Rolę fundamentu pełni łąwa betonowa grubości 60cm z betonu C12/15 szerokości 240cm. Ze względu na warunki gruntowe (występowanie wody gruntowej pod ciśnieniem) wykop pod fundament przepustu wykonać w osłonie ścianek szczelnych (stalowych lub drewnianych) zabijanych po obrysie fundamentu. Fundament przepustu stanowił będzie korek betonowy który wykonać należy metodą podwodną. Po związaniu betonu z wykopu ograniczonego ściankami szczelnymi odpompować wodę. Informacje o przyjętej metodzie zabezpieczeń powinny znaleźć się w projekcie zabezpieczenia wykopów, opracowywanym przez Wykonawcę.

Zwraca się uwagę na konieczność bardzo starannego wyprofilowania spadków na górnej powierzchni zespalającej płyty stropowej i zatarcie jej na ostro, aby stanowiła właściwe podłoże pod izolację płyty. Na izolacji z papy termozgrzewalnej należy ułożyć warstwę ochronną gr.5cm z betonu C12/15.

Powyżej przepustu przewidziano ułożenie geosiatki dwukierunkowej, polipropylenowej o węzłach sztywnych (wytrzymałość na rozciąganie 30 kN/m wg SST).

Zasypkę konstrukcji przepustu należy wykonać zgodnie ze szczegółową specyfikacją techniczną.

Roboty ziemne, fundamentowe i izolacyjne fundamentów należy prowadzić przy utrzymaniu wykopów w stanie suchym. Zaleca się wykonanie robót przy niskim stanie cieku.

8.3. Ściany czołowe

Na wlocie i wylocie z przepustu zaprojektowano monolityczne ściany czołowe gr. 25,0 cm. Ściany czołowe usytuowane są równolegle do osi drogi nad przepustem. Ściany czołowe wykonane będą z gzymsem wylewanym na mokro szerokości 40,0cm.

Ściany czołowe zaprojektowano jako żelbetowe pełnościenne z betonu C30/37 zbrojonego stalą klasy A-IIIN. Betonowanie odbywać się będzie w deskowaniu.

Ściany czołowe połączyć monolitycznie z częścią przelotową przepustu.

8.4. Izolacje i nawierzchnie

Zaprojektowano izolację zewnętrzną stropu konstrukcji żelbetowego przepustu skrzynkowego z papy termozgrzewalnej wywiniętej na powierzchnie pionowe. Na izolacji należy wykonać warstwę ochronną z betonu C12/15 gr.5cm.

Ściany boczne przepustu od strony gruntu zabezpieczyć powłokową izolacją bitumiczną układaną w 3 warstwach o łącznej grubości min. 2 mm i osłonić ekranem z foli kubelkowej. Izolację na ścianach czołowych wyprowadzić min. 10 cm ponad powierzchnię projektowanego terenu.

Nad przepustem należy ułożyć nawierzchnię wg. Opracowania branży drogowej. W celu zapobiegania osiadania drogi na dojazdach do przepustu projektuje się ułożenie geosiatki dwukierunkowo rozciąganej z polipropylenu o węzłach sztywnych (wytrzymałość na rozciąganie 30 kN/m wg SST

8.5. Elementy bezpieczeństwa ruchu

Wzdłuż drogi przewidziano zamontowanie balustrad stalowych. Balustradę wykonać zgodnie z rysunkami szczegółowymi.

Elementy stalowe zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez ocynkowanie zanurzeniowe (ogniowe), grubość powłoki min. 85µm. Śruby zabezpieczone poprzez ocynkowanie zabezpieczenie antykorozyjne powierzchni śrub porównywalne do 50µm cynkowania zanurzeniowego.

8.6. Odwodnienie

Przewidziano odwodnienie powierzchniowe żelbetowego przepustu poprzez wykonanie spadków poprzecznych na górnej powierzchni rygla.

Odwodnienie wnętrza przepustu zaprojektowano jako powierzchniowe poprzez wykształcenie spadku podłużnego.

Odwodnienie korony drogi nad przepustem zaprojektowano jako powierzchniowe poprzez wykształcenie spadku podłużnego poprzecznego do projektowanej kanalizacji deszczowej (wg odrębnego opracowania branżowego).

8.7. Zasyпка konstrukcji

Zasypkę konstrukcji przepustu projektuje się wykonać z piasku średniego lub pospółki zagęszczonej mechanicznie do $I_s > 1,0$. Nasyp należy układać warstwami grubości ~25cm. Zasyпка wokół konstrukcji powinna być wykonywana równomiernie i równocześnie z obu stron konstrukcji.

8.8. Antykorozyjne zabezpieczenie betonu

Odkryte powierzchnie ścian czołowych należy zabezpieczyć elastyczną powłoką, która musi być:

- wodoszczelna
- jednokierunkowo przepuszczalna dla pary wodnej
- powstrzymująca wnikanie dwutlenku węgla w głąb betonu
- odporna na działanie soli i mrozu
- nietoksyczna

Części odziemne ścian czołowych i konstrukcji przepustu należy pokryć powłokową izolacją bitumiczną.

Część przelotowa przepustu poddać hydrofobizacji

8.9. Regulacja koryta rzeki

Przed i za przepustem zaprojektowano regulację koryta cieku oraz jego odmulenie. Dno koryta cieku należy odmulić na wlocie i wylocie do przepustu na odcinku ok. 15m (przyjęto głębokość odmulenia ok.30cm) i poszerzyć do szerokości 1,20m. Skarpy cieku wykształcić w spadku 1:1,5.

Na odcinku ok.4,0m na wlocie i wylocie z przepustu koryto cieku (skarpy i dno) umocnione zostanie okładziną kamienną na betonie gr. min. 20 cm.

Umocnienie dna rzeki ograniczono na wlocie i wylocie, na szerokości dna rzeki i skarp gurtami betonowymi 30x80cm z betonu C16/20. Na odcinku ok.100cm przed gurtami betonowymi w celu ograniczenia ich rozmywania przewidziano wykonanie narzutu z grubego kamienia (otoczaków) gr. 20cm.

8.10. Podstawowe informacje o sposobie wznoszenia obiektu

Zakres budowy obiektu obejmuje następujące prace:

- rozbiórkę istniejącego przepustu, ścian czołowych w zakresie umożliwiającym wykonanie projektowanego przepustu i regulacji cieku,
- wytyczenie projektowanego przepustu,
- zabezpieczenie placu budowy,
- wykonanie wykopu pod przepust,
- zabezpieczenie wykopu przed napływem wody na czas wykonania przepustu,
- wykonanie ławy,
- wykonanie monolitycznej części przelotowej przepustu
- Wykonanie monolitycznych ścian czołowych,
- zaizolowanie powierzchni stykających się z gruntem,
- izolacje, zabezpieczenia antykorozyjne,
- wykonanie zasypki obiektu,
- wykonanie nawierzchni drogowej nad przepustem,
- montaż balustrad nad wlotem i wylotem,
- regulacja cieku
- umocnienie skarp i dna cieku / rowu,
- uporządkowanie terenu robót.

Wykonawca musi opracować Projekty Technologiczne dla każdego z asortymentów robót. Wykonawca jest odpowiedzialny za prawidłowość Projektów Technologicznych i wykonanie robót zgodnie z opracowaną przez siebie technologią robót.

9. Kolizje i ich rozwiązywanie w zakresie infrastruktury technicznej

Na podstawie mapy do celów projektowych w pasie drogowym, w rejonie przepustu stwierdzono występowanie istniejących sieci uzbrojenia terenu:

- sieci kanalizacji sanitarnej

- sieci elektroenergetycznej
- sieci gazowej
- sieci wodociągowej

Przebudowa przepustu wymaga zabezpieczenia istniejącej sieci elektroenergetycznej na czas prowadzenia robót oraz ułożenie jej nad przepustem w dwudzielnych rurach osłonowych. Przebieg pozostałych sieci należy zweryfikować w projektach branżowych.

10. Wpływ projektowanej inwestycji na środowisko

Projektowany obiekt nie stanowi zagrożenia dla środowiska i ludzi.

Planowana realizacja przedsięwzięcia nie kwalifikuje się do przedsięwzięć określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

11. Obszar oddziaływania obiektu

Zgodnie z § 13a Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 25 kwietnia 2012 r. (Dz. U. poz. 462 ze zmianami) w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, obszar oddziaływania projektowanego obiektu mieści się w całości na działkach o numerach ewidencyjnych 189. Obszar oddziaływania obiektu zaznaczono na załączonym planie sytuacyjnym.

Zasięg oddziaływania przebudowanego przepustu nie ulega zmianie – istniejący przepust zajmował działkę 189.

Kategoria obiektu budowlanego

Projektowany przepust ma kategorię obiektu budowlanego XXVIII.

12. Uwagi końcowe

1. Wykonawca zobowiązany jest do zapoznania się z powyższym projektem ze szczególnym uwzględnieniem treści uzgodnień zawartych w Projekcie zagospodarowania terenu oraz ich wdrożenia.
2. Na etapie realizacji Wykonawca zobowiązany jest zweryfikować przedstawiony w dokumentacji geotechnicznej układ warstw ośrodka gruntowego.
3. Podczas całego okresu budowy należy wykonywać pomiary kontrolne osiadań i deformacji konstrukcji.
4. Wszelkie rozbieżności w poszczególnych elementach dokumentacji lub braki muszą zostać wyjaśnione.
5. Wszelkie odstępstwa od projektu muszą być bezwzględnie uzgodnione z projektantem w ramach nadzoru autorskiego. Każde odstępstwo nie uzgodnione z Projektantem zwalnia go od odpowiedzialności za niniejszy projekt.
6. Nadzór inwestorski powinien ściśle egzekwować wykonanie robót zgodnie ze Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi.
7. Roboty należy wykonywać w obecności administratorów urządzeń obcych.

8. Wykonawca robót zobowiązany będzie do wykonania geodezyjnego wznowienia granic pasa drogi na podstawie danych uzyskanych z właściwego terytorialnie Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej.

9. Niezależnie od opracowania podstawowego, jakim jest niniejszy projekt, przed planowaną budową obiektu należy wykonać następujące opracowania robocze:

- harmonogram robót,
- technologię wykonywania rozbiórki istniejących elementów przepustu,
- technologię wykonywania wykopów pod fundamenty,
- wykonanie grodzy na wlocie i wylocie z przepustu (przed początkiem i końcem umocnienia dna rzeki) np. w postaci drewnianej ścianki szczelnej oraz przejście wody rzeki Kanał Lodowy przez tymczasowy rurociąg o średnicy około 1,0 m,
- zabezpieczenie wykopu przed napływem wody na czas wykonania przepustu,
- projekt rusztowań roboczych i pomocniczych,
- projekt deskowania wraz z betonowaniem,
- technologię betonowania ścian czołowych,
- opracowania i projekty wyszczególnione w Specyfikacjach Technicznych.

Powyższe opracowania należy uzgodnić z Inspektorem Nadzoru Inwestorskiego.

Wykonawca robót zobowiązany będzie do wykonania dokumentacji fotograficznej i archiwalnej dla wszystkich prowadzonych robót, w szczególności dla robót zanikających.

Wykonawca w opracowywanych przez siebie Projektach Technologicznych uwzględni następujące założenia:

- a) roboty ziemne, fundamentowe i izolacyjne fundamentów należy prowadzić przy utrzymaniu wykopów w stanie suchym.
- b) rusztowania powinny spełniać wymagania podane w PN-99/S-10040.
- c) za prawidłowe wykonanie robót (brak powstania rys i pęknięć skurczowych) odpowiada Wykonawca.
- d) w projekcie technologii betonowania należy zwrócić szczególną uwagę na wzmocnienie stref przystykowych betonu poprzez ich odpowiednie wzmocnienie tj. uniemożliwienie powstania rys i pęknięć np. poprzez ich dobrojenie.

Wykonawca musi zapewnić uwzględnienie zawartych w przepisach zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w procesie budowy z uwzględnieniem specyfiki przyjętej technologii i użytych maszyn. Po zakończeniu robót należy teren uporządkować.

Przed przystąpieniem do wykonania robót związanych z realizacją przebudowy mostu należy rozeznaczyć w rejonie prac budowlanych nie występują niezainwentaryzowane urządzenia obce.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

RYS.1. PLAN SYTUACYJNY, 1:500

RYS.2. PRZEPUST – RYSUNEK INWENTARYZACYJNY, 1:100/1:500

RYS.3. PRZEPUST- RYSUNEK OGŁNY PROJEKTOWANEGO PRZEPUSTU, 1:100/1:50

RYS.4. PRZEPUST- KONSTRUKCJA, 1:20

RYS.5. PRZEPUST- KONSTRUKCJA BALUSTRADY, 1:20