

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

I. CZĘŚĆ PROJEKTOWA	3
1. OPIS TECHNICZNY.....	3
1.1.WSTĘP	3
1.1.1.MATERIAŁY WYJŚCIOWE.....	3
1.1.2.PRZEDMIOT OPRACOWANIA.	3
1.2.STAN ISTNIEJĄCY.....	3
1.2.1.LOKALIZACJA.....	3
1.2.2.ISTNIEJĄCY OBIEKT W MIEJSCU PLANOWANEGO REMONTU.....	3
1.2.3.ISTNIEJĄCA DROGA W OBRĘBIE PRZEPUSTU	3
1.1.1.UZBROJENIE TERENU.	4
1.2.RODZAJ I ZAKRES WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH.....	4
1.2.1.REMONT PRZEPUSTU.....	4
1.3.SPOSÓB WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH.....	4
1.4.WYTYCZNE WYKONAWSTWA. KOLIZJE NAZIEMNE I PODZIEMNE	5
2. RYSUNKI – ZESTAWIENIE RYSUNKÓW	7

I. CZĘŚĆ PROJEKTOWA

1. OPIS TECHNICZNY

1.1. WSTĘP

1.1.1. Materiały wyjściowe.

Podstawę do opracowania przedmiotowej dokumentacji stanowią:

- Umowa na wykonanie dokumentacji projektowej zawarta pomiędzy Zarządem Powiatu Pruszkowskiego a Robimart Sp. z o.o.,
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500 opracowana przez geodetę uprawnionego Piotra Bambit,
- PN-85/S-10030 Obiekty mostowe. Obciążenia,
- PN-91/S-10042 Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone,
- PN-81/B-03020 Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli. Obliczenia statyczne i projektowanie,
- PN-83/B-03010 Ściany oporowe. Obliczenia statyczne i projektowanie,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Dziennik Ustaw Nr 63 poz. 735 z dnia 3.08.2000 r. (z późn. zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dziennik Ustaw Nr 43 poz. 430 z dnia 2.03.1999 r. (z późn. zmianami),
- Protokół z kontroli przepustu. Przegląd podstawowy przekazany przez Zamawiającego,
- Wytyczne i zalecenia Zamawiającego przekazane na etapie opracowywania dokumentacji.

1.1.2. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest remont dwóch przepustów małych w ciągu drogi nr 3102W Alei Kasztanowej w Młochowie (Żabieniec Młochów).

1.2. STAN ISTNIEJĄCY.

1.2.1. Lokalizacja.

W ciągu Alei Kasztanowej na drodze nr 3102W znajdują się dwa przepusty małe: W00310200022 i W00310200023.

1.2.2. Istniejący obiekt w miejscu planowanego remontu.

W ciągu drogi nr 3102W Alei Kasztanowej zlokalizowane są dwa przepusty:

- Przepust nr W00310200022 wykonany z rur betonowych o średnicy $\phi 600$ i długości całkowitej 16 m
- Przepust nr W00310200023 wykonany z rur betonowych o średnicy $\phi 500$ i długości całkowitej 13 m

1.2.3. Istniejąca droga w obrębie przepustu

Istniejąca droga powiatowa w obrębie przepustów posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ~5,8 m z jednostronną ścieżką rowerową o szerokości ~2,7 m. Droga posiada spadek poprzeczny

daszkowy o nachyleniu ~1%. Spadek podłużny nawierzchni wynosi ~0,6% w kierunku północnym. Stan techniczny nawierzchni jest dobry.

1.1.1. Uzbrojenie terenu.

Na terenie inwestycji zlokalizowane są następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- sieci telekomunikacyjne,

Istniejące uzbrojenie terenu pokazano na Planie sytuacyjnym – rys. nr 2.

1.2. RODZAJ I ZAKRES WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH

1.2.1. Remont przepustu

W związku z planowanym remontem przepustów nr W00310200022 oraz W00310200023 na drodze nr 3102W w Młochowie przewiduje się rozbiórkę istniejących obiektów i wykonanie w ich miejscu nowych przepustów przy zachowaniu parametrów średnicy oraz długości obiektów.

Remont przepustów w niezbędnym zakresie będzie obejmować:

- rozbiórkę istniejących nawierzchni drogowych nad przepustami wraz z podbudową,
- rozbiórkę elementów istniejących przepustów (rur betonowych, barier chodnikowych),
- wykonanie przepustów z elementów prefabrykowanych:
 - przepust nr W00310200022 z blachy falistej,
 - przepust nr W00310200023 z rur żelbetowych,
- odtworzenie nawierzchni drogowych nad przepustami wraz z obramowaniem z krawężników i obrzeży betonowych,
- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu (barier chodnikowych).

Lokalizację i teren objęty remontem przepustu pokazano w części graficznej opracowania.

1.3. SPOSÓB WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH

Obiekty zostaną wykonane tak, aby spełniały wymagania wynikające z rozporządzeń Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Przepusty posadowione zostaną na fundamencie kruszynowym zagęszczonym do wskaźnika 0,95 wg standardowej próby Proctora. Konstrukcję przepustów stanowiły będą prefabrykowane rury wykonane z żelbetu, oraz blachy falistej.

Konstrukcja odtwarzanej jezdni nad przepustami jest następująca:

- 4,0cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 5,0cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- 7,0cm – warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego
- 22cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 0/31,5 gr. 22cm,

Konstrukcja odtwarzanej ścieżki rowerowej nad przepustami jest następująca:

- 4,0cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 15,0cm – warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 0/31,5 gr. 15cm,

- podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej cementem C1,5/2≤4,0MPa gr.10cm

Ścieżka rowerowa zostanie oddzielona od konstrukcji jezdni krawężnikiem betonowym wyniesionym 10cm powyżej powierzchni jezdni. Za obiektami wyniesienie krawężnika zostanie dostosowane do sytuacji drogowej.

Zabezpieczenie ruchu rowerowego będą stanowiły bariery chodnikowe.

Grunt zasypki będzie przepuszczalny, niewysadzinowy, możliwie jednorodny.

1.4. WYTYCZNE WYKONAWSTWA. KOLIZJE NAZIEMNE I PODZIEMNE

Lokalnie należy dokonać przycięcia gałęzi istniejących drzew i krzewów zlokalizowanych poza terenem inwestycji zapewniając minimalną drogową skrajnię pionową i poziomą. Wszystkie drzewa i krzewy na terenie robót nie przeznaczone do wycinki zabezpieczyć w okresie prac deskami i matami przed przypadkowym uszkodzeniem. Roboty ziemne w pobliżu drzew należy prowadzić ręcznie ze szczególną ostrożnością, nie niszcząc ich bryły korzeniowej. Prace związane z przycinką oraz zabezpieczeniem powinna wykonać wyspecjalizowana jednostka z zachowaniem szczególnej ostrożności i przepisów BHP.

Z uwagi na istniejące uzbrojenie roboty ziemne winny być wykonywane za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb. W pobliżu istniejącego uzbrojenia roboty ziemne należy wykonywać ręcznie.

Gdyby w czasie prowadzenia robót ziemnych natrafiono na przypadkowe kable lub przewody nie pokazane na planie sytuacyjnym należy je zabezpieczyć i powiadomić odpowiedniego użytkownika. Przed przystąpieniem do budowy należy również wykonać przekopy kontrolne celem ustalenia lokalizacji uzbrojenia podziemnego.

Przed przystąpieniem do robót należy dokonać inwentaryzacji obiektów budowlanych zlokalizowanych w bliskiej odległości od ulicy celem właściwego doboru technologii robót i sprzętu w odniesieniu do stanu technicznego i konstrukcji przyległych obiektów. Prace należy wykonywać w sposób nie powodujący negatywnych oddziaływań na przyległy teren i zlokalizowane na nim obiekty.

W przypadku wystąpienia wód gruntowych konieczne będzie odwodnienie wykopów. Sposób odwodnienia należy dostosować do rzeczywistych potrzeb (pompowanie z wykopu lub igłofiltr). Należy zwrócić uwagę, aby przy ewentualnym pompowaniu wody, robić to poprzez studzienki czerpalne. Wybór systemu odwodnienia winien być zatwierdzony przez Inspektora nadzoru. Wodę z pompowania odprowadzić poza obręb robót.

Roboty zaleca się prowadzić w okresie statystycznie niskich opadów.

W trakcie prac sprzętu w pobliżu linii energetycznych należy linie czasowo wyłączyć. Hydranty, zasuwę wodociągowe, gazowe oraz włazy studzienek zlokalizowane w pasie drogowym należy wyregulować wysokościowo do rzędnych projektowanych, elementy które uległy uszkodzeniu wymienić na pełnowartościowe. Włazy studni telekomunikacyjnych zlokalizowane w nawierzchni wymienić na typ ciężki.

Po wykonaniu koryta zaleca się sprawdzenie wskaźnika zagęszczenia podłoża, a w przypadku braku właściwego zagęszczenia, jego dogęszczenie. Szczególną uwagę zwrócić na zagęszczenie podłoża w pasie istniejącego i projektowanego uzbrojenia podziemnego. Współczynnik zagęszczenia gruntu $I_s \geq 1,0$. W przypadku wystąpienia w podłożu gruntów organicznych (humus) należy dokonać ich wymiany na grunt piaszczysty niewysadzinowy.

Przed ułożeniem konstrukcji nawierzchni, podłoże gruntowe musi być zagęszczone zgodnie z wymaganiami podanymi w normie PN-S-02205 (1998r) „Drogi samochodowe. Roboty ziemne – badania i wymagania.”

Roboty realizować zachowując obowiązujące przepisy BHP

Przed rozpoczęciem inwestycji punkty osnowy geodezyjnej należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Prace w pobliżu punktów osnowy wykonywać ręcznie bez naruszenia ich posadowienia pod bezwzględnym nadzorem Państwowej Służby Geodezyjnej. W przypadku ich uszkodzenia wykonawca robót dokona ich wznowienia we współpracy z właściwymi służbami.

Wykonawca zobowiązany jest do zapoznania się ze wszystkimi elementami graficznymi i opisowymi dokumentacji, nie tylko aby zapoznać się z robotami wchodzącymi w zakres jego branży, ale również aby poznać zagadnienia dotyczące wszystkich robót; w ten sposób będzie w stanie oszacować ogół wynikających z tego uwarunkowań wraz z ich oddziaływaniem na roboty leżące w zakresie jego branży.

Wykonawca winien szczegółowo zapoznać się z terenem, na którym mają być realizowane prace i warunkami budowy i znać wszelkie uwarunkowania związane z prowadzeniem prac i mieć pełną świadomość stopnia trudności zadania.

Po przejęciu placu budowy, wykonawca w ramach robót przygotowawczych winien niezwłocznie (w terminie 7 dni od daty wprowadzenia na budowę) dokonać wytyczenia geodezyjnego wszystkich elementów projektowanych, zweryfikować ich wzajemne rozmieszczenie i odległości od obiektów istniejących. Wszelkie wątpliwości dotyczące usytuowania projektowanych obiektów winny być na tym etapie natychmiast zgłoszone Inspektorowi Nadzoru. Wykonawca winien również, przed przystąpieniem do wyceny i złożeniem oferty, a także przed rozpoczęciem robót sprawdzić czy na terenie prac nie zaszły zmiany w zagospodarowaniu terenu i ukształtowaniu wysokościowym w odniesieniu do dokumentacji projektowej.

2. RYSUNKI – zestawienie rysunków

Rys. nr 1	Plan orientacyjny
Rys. nr 2	Plan sytuacyjny
Rys. nr 3	Rysunek ogólny