

PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY

REMONT DROGI WEWNĘTRZNEJ POŁOŻONEJ NA DZIAŁKACH NR EWID. 4340, 4342/2 W NISKU

**INWESTOR –Gmina Nisko
Pl. Wolności 14
37-400 Nisko**

**KODY CPV – wspólny język zamówień
45233220-7
45233140-2**

Na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r Prawo budowlane (Dz.U.207.2016 z dnia 21 listopada 2003 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy Prawo budowlane) oraz ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy – Prawo budowlane (Dz.U.93.888) oświadczam, że: projekt został opracowany w sposób zgodny z wymaganiami ustaw, przepisami oraz zasadami wiedzy budowlanej.					
Lp.	Branża	Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień		Podpis
1	Drogowa	Projektował	Magdalena Stępień		
2		Sprawdził			

Nisko, marzec 2018

Zawartość projektu

Zawartość projektu

1. Podstawa opracowania: str. 3
2. Stan istniejący: str. 3
3. Stan projektowany: str. 3
4. Rozwiązania projektowe str. 3-4
5. Ochrona środowiska: str. 5
6. Warunki ogólne: str. 5
7. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia str. 5-6

Rysunki techniczne

- Orientacja – rys 1
- Plan zagospodarowania terenu – skala 1 : 500 – rys 2
- Przekroje normalne skala 1:50 – rys 3.1 do 3.2

Opis techniczny

1. Podstawa opracowania:

Projekt opracowano na zlecenie Inwestora w oparciu o mapę do celów opiniodawczych w skali 1:500, rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.1999.43.430 z dnia 1999.05.14) roku oraz pomiary uzupełniające w terenie. Katalog wzmocnień nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDKiA.

2. Stan pierwotny (na podstawie oględzin, analiz i informacji od Zarządcy drogi)

Istniejąca droga posiada nawierzchnię utwardzoną kruszywem na odcinku 0+000 – 0+065,00 oraz nawierzchnię gruntową na odcinku 0+065,00 – 0+143,70. Szerokość jezdni wynosi 3,5 m. Stan drogi jest niezadowalający. Występują lokalne zastoiska wody.

3. Stan projektowany:

Stan projektowany obejmuje wykonanie następujących robót

- wykonanie podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego, wykonanie warstwy wzmacniającej przy pomocy stabilizacji cementowo – gruntowej, wykonanie nowych warstw z mieszanki mineralno-asfaltowej, wykonanie zjazdów z kostki brukowej oraz wykonanie poboczy utwardzonych.

4. Rozwiązania projektowe

4.1 Przebieg sytuacyjny projektowanego odcinka drogi

Przebieg sytuacyjny przedstawiono na planie sytuacyjnym – oś projektowanej drogi zbliżona jest do istniejącej w terenie. Projektowana jest nawierzchnia o szerokości 3,00m. Spadki – daszkowy 2% na całej długości odcinka drogi. Zakładane jest wykonanie obustronnych poboczy o szer. 75 cm z kruszywa łamanego 0-31,5 mm. Regulacji wysokościowej podlegają wszystkie istniejące zjazdy do posesji oraz pokrywy urządzeń obcych (np. pokrywy studni kanalizacyjnych, zasuw sieci wodociągowej itp.)

4.2 Opis konstrukcji nawierzchni jezdni

W oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie (Dz.U.1999.43.430 z dnia 1999.05.14), Parametry drogi:

- droga wewnętrzna
- kategoria obciążenia ruchem KR1 /o liczbie osi/pas/dobę 13-70
- prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h;
- grupa nośności podłoża G1 teren piaszczysty,

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI

w km 0+000,00 – 0+143,70

- 4cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S dla ruchu KR1
- 4 cm warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16W dla ruchu KR1
- 20cm warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5
- 20cm Warstwa wzmacniająca podłoża stabilizacja cementowo – gruntowa $R_m R_m 2,5$ Mpa (na powierzchni E2 min. 100 Mpa),
- 20 cm pobocze z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI ZJAZDÓW I

- 8 cm kostka brukowa betonowa (kolor) gr. 8cm
- 3 cm podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 15 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5
- 20 cm warstwa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C 1,5/2 (na powierzchni E2 min. 50 Mpa)
- krawężnik betonowy 15x30 – beton C12/16
- obrzeże betonowe 8x30 – ława betonowa C9/10

4.3 Odwodnienie

Odwodnienie projektowanego odcinka drogi odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych na teren pasa drogowego.

5.Ochrona środowiska:

Zastosowane materiały są nieszkodliwe dla ludzi i otoczenia. Wykonanie robót budowlanych związanych z remontem drogi i nie spowoduje wzrostu emisji, wzrostu zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii powyżej 20%.

Przedmiotowe roboty nie będą wykonywane w obszarze wymagającym specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk a także siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym w obszarze sieci Natura 2000 oraz nie oddziałują na ten obszar wyznaczony w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz.U.92.880).

6 Warunki ogólne:

Teren objęty projektem nie podlega ochronie konserwatora zabytków i nie jest objęty pracami górnictwami. W związku z przebudową nie zachodzi potrzeba wycinki drzew. Zgodnie z ustawą z dnia 17 maja 1989 roku Prawo Geodezyjne i Kartograficzne Dz. U. nr. 100 z 2000 roku oraz rozporządzenie MSW i A z dnia 15 kwietnia 1999 roku istnieje obowiązek chronienia znaków geodezyjnych.

7. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ze względu na specyfikę projektowanego obiektu budowlanego uwzględnionej w planie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

1.Zakres robót i kolejność realizacji.

Kolejność realizacji robót:

- roboty przygotowawcze
- roboty związane z remontem drogi /podbudowa, nawierzchnia/

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych i uzbrojenia.

- a. Ks , kd , gaz, prąd

3. Elementy zagospodarowania, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Projekt nie zawiera elementów zagospodarowania mogących stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

4. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych.

Przewidywane zagrożenia mogące wystąpić związane są z:

- koniecznością prowadzenia robót bez wyłączania ruchu kołowego
- koniecznością użycia sprzętu budowlanego do wykonania robót drogowych

Wszelkie prace budowlane należy prowadzić po uprzednim zabezpieczeniu terenu, zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas prowadzenia robót.