

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

1. Metryka projektu
2. Zawartość projektu
3. Wypis z rejestru gruntów
4. Oświadczenia projektanta
5. Stwierdzenie przygotowania zawodowego projektanta
6. Zaświadczenie o przynależności do ŚOIIB
7. Opis techniczny
8. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia
9. Przedmiar robót

10. Rysunki:

- mapa topograficzna skala 1:5000
- plan sytuacyjny skala 1:500 (rys. Nr 1)
- przekrój konstrukcyjny I-I skala 1 :25 (rys. Nr 2)
- przekrój konstrukcyjny II-II skala 1 :25 (rys. Nr 3)
- profil podłużny skala 1 :100/500 (rys. Nr 4)

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- Zlecenie od Zarządu Zieleni Miejskiej w Rybniku na opracowanie dokumentacji technicznej nr DUK.230.1.2015
- Mapa zasadnicza w skali 1 :500
- Wypis z rejestru gruntów.
- Uzgodnienia z inwestorem w terenie.
- Polskie i Branżowe Normy w zakresie dotyczącym niniejszego opracowania
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Własne pomiary oraz przeprowadzone wizje lokalne w terenie.
- Uzgodnienia branżowe z PGNiG

2. Przedmiot opracowania i lokalizacja

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja techniczna projektowo-kosztorysowa na modernizację drogi wewnętrznej na bazie Zarządu Zieleni Miejskiej w Rybniku przy ulicy Pod Lasem 64.

Cała ww inwestycja znajduje się na działkach będących własnością Gminy Miasto Rybnik. Przebudową objęta jest nawierzchnia istniejących dróg wewnętrznych na terenie bazy ZZM.

3. Opis stanu istniejącego

Modernizowana droga wewnętrzna posiada nawierzchnię z płyt betonowych typu trylinka ograniczona krawężnikami betonowymi o szerokości 4,30 – 6,20 m

4. Stan projektowany

Projektuje się przebudowę drogi wewnętrznej w zakresie konstrukcji nawierzchni. Przedmiotowe odcinki drogi pozostawiono w niezmienionym kształcie sytuacyjnym i przy minimalnych korektach rzędnych niwelety. Zaprojektowano nową konstrukcję nawierzchni drogi o grubości 50 cm. Odwodnienie drogi zaprojektowano jako powierzchniowe – na odcinku A-F jako daszkowe 2% a na odcinku B-G o spadku jednostronnym 2%. Szerokość nowo zaprojektowanej jezdni na odcinku A-B1 wynosi 4,50 m, na odcinku B1-F i B-G 6,00 m. Skrzyżowania z drogami poprzecznymi na projektowanym zakresie wyokrąglić łukami poziomymi o promieniach R3-R6. Na odcinku B-G nawierzchnię jezdni ma połączeniu z parkingiem ograniczyć krawężnikiem betonowym obniżonym do 4 cm. Chodnik z kostki betonowej należy odtworzyć w miejscach, gdzie zaistniała konieczność jego robiórki dla robót drogowych zasadniczych.

5. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto jako typową, odpowiadającą konstrukcji nawierzchni stanowiska postojowego dla samochodów ciężarowych na podłożu G1 o module sprężystości nie mniejszym niż 120 Mpa według warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz 430).

Całkowita grubość warstw konstrukcyjnych wynosi 50 cm.

Konstrukcja nawierzchni chodnika składa się z następujących warstw:

- 12 cm warstwa ścieralna z bloczków betonowych
- 3 cm podsypka cementowo piaskowa
- 25 cm podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego lub tłucznia kamiennego stabilizowanego mechanicznie 0-63
- 10 cm warstwa z piasku gruboziarnistego

Całość nawierzchni należy ograniczyć krawężnikami betonowymi 15 x 30 x100 ułożonymi na ławie betonowej z oporem.

6. Uwagi końcowe

- należy zwrócić szczególną uwagę na dokładność niwelacji
- należy bezwzględnie stosować przepisy i instrukcję producenta elementów betonowych
- przed przystąpieniem do prac ziemnych w miejscach kolizji oraz zbliżeń do istniejącego uzbrojenia podziemnego należy wykonać wykopy sondażowe oraz zlecić ustalone w warunkach uzgodnień nadzory branżowe
- składowanie i transport materiałów musi się odbywać zgodnie z instrukcją producenta