

## **SPIS TREŚCI**

I.	Opis techniczny .....	str. 3-6
II.	Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ludzi	
III.	Rysunki:	
–	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1:500 rys. nr 1
–	Profil podłużny odcinka A-B	skala 1:50/500 rys. nr 2.1
–	Profil podłużny odcinka C-D	skala 1:50/500 rys. nr 2.2
–	Przekroje normalne	skala 1:50 rys. nr 3
–	Przekroje poprzeczne	skala 1:100 rys. nr 4
IV.	Załączniki formalno-prawne:	
–	Oświadczenie Projektanta o sporządzeniu projektu budowlano-wykonawczego zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.	
–	Zaświadczenie uprawniające do wykonywania samodzielnych funkcji w budownictwie.	
–	Zaświadczenie o przynależności Projektanta do Opolskiej Izby Inżynierów Budownictwa za rok 2012.	
–	Decyzja Starosty Kępińskiego Nr OŚ.6130.15.12 z dnia 08 kwietnia 2012 roku zezwalająca na usunięcie drzew.	
–	Pismo z dnia 26.04.2012r. Oświetlenie Uliczne i Drogowe Sp. z o.o. w sprawie w sprawie warunków prowadzenia prac w pobliżu instalacji oświetleniowej.	

## Projekt budowlany-wykonawczy branży drogowej - opis techniczny

Przebudowa nawierzchni jezdni, oświetlenia ulicznego,  
kanalizacji deszczowej w ulicach gminnych: Prusa, Reymonta i Fredry w Kępnie

### 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Umowa zawarta z Inwestorem.
- 1.2. Uzgodnienie funkcji z Inwestorem.
- 1.3. Przepisy techniczno-budowlane:
  - a. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późn. zm.),
  - b. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (jednolity tekst Dz. U. z 2010 r. nr 243, poz. 1623, z późn. zm.);
  - c. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2007 roku Nr 120 poz. 1133 z późniejszymi zmianami);
  - d. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2004 r. Nr 202 poz. 2072 wraz z późn. zm.).
- 1.4. Mapa syt.-wys. w skali 1:500 terenu objętego opracowaniem;
- 1.5. Obowiązujące normy i przepisy, aktualna literatura, katalogi i informacje producentów.
- 1.6. Dokumentacja badań dla rozpoznania warunków wodno-gruntowych w podłożu projektowanych ulic Prusa – Reymonta – Fredry wykonana przez Zakład Usług Geologicznych GRUNT spółka cywilna.
- 1.7. Uzupełniające pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane w terenie.

### 2. PRZEZNACZENIE I PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU BUDOWLANEGO

Przedmiotem opracowania jest przebudowa ulic Prusa, Reymonta Fredry o całkowitej długości jezdni 368,98 [m]. Projekt sporządzono na mapie sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500, zaktualizowanej na dzień 23.03.2012r.

Przebudowywane ulice stanowią drogi publiczne, realizację inwestycji w zakresie objętym projektem przewiduje się na następujących działkach położonych na gruntach miasta Kępno:

Ark. mapy ewid	Działka	Właściciel	
		Nazwa	Adres
miejscowość Kępno			
8	775/1, 776/1, 788/10, 788/11, 789/3, 789/9, 790/1, 790/6, 790/7, 792/4, 791/7	Miasto i Gmina Kępno	ul. Ratuszowa 1; 63-600 Kępno
8	791/1	Machulska Renata Machulski Adam Papiór Ewa	Kępno

Uwzględniając charakter terenu oraz funkcję jaką pełnią projektowane ulicę, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości terenowe (wąski pas drogowy) jezdnie ulic zaprojektowano w formie ciągu pieszo-jezdnego o szerokości 5,0 [m].

Teren przyległy do przebudowywanych ulic to zabudowa domów jednorodzinnych oraz niezagospodarowane tereny przeznaczone w planie zagospodarowania terenu pod budownictwo jednorodzinne. Uzbrojenie terenu w sieci podziemne i linie napowietrzne przedstawiono na planie zagospodarowania terenu.

### 3. FORMA ARCHITEKTONICZNA I FUNKCJA

Przebudowywane ulice posiadają w chwili obecnej nawierzchnię gruntową częściowo ulepszoną tłuczniem. Podstawową funkcją przebudowywanych ulic jest zapewnienie dojazdu do posesji zlokalizowanych w jej ciągu.

Przebudowywana ulica Reymonta włącza się do Drogi Powiatowej (ul. Osińskiej), w ramach niniejszego opracowania nie projektuje się żadnych prac w pasie Drogi Powiatowej.

Nawierzchnię ciągu pieszo-jezdnego obramowano krawężnikami betonowymi 15x22cm ułożonymi na ławie betonowej z oporem z betonu B-15. Ograniczenia nawierzchni zjazdów indywidualnych zaprojektowano z obrzeży betonowych 8x30cm – wg szczegółu „E”, patrz. Rys. nr. 3\_Przekroje normalne). Zakończenie zjazdów kostką kamienną regularną 14x14 ułożoną na ławie betonowej z oporem z betonu B-15. Na końcach odcinków A-B i C-D (w celu umożliwienia zawracania pojazdów) zaprojektowano nawrotnice w kształcie jak na planie zagospodarowania terenu. Spadek poprzeczny ciągu pieszo-jezdnego jednostronny 2%.

Niweletę osi ciągu pieszo-jezdnego zaprojektowano z uwzględnieniem istniejących rzędnych wjazdów oraz mając na uwadze konieczność zapewnienia właściwego odwodnienia projektowanych nawierzchni.

#### Zabezpieczenie istniejącego uzbrojenia

Kable energetyczne i telekomunikacyjne przebiegające w poprzek przebudowywanych ulic oraz pod zjazdami indywidualnymi zabezpieczyć rurami ochronnymi dwudzielnym AROT PS110 na długości równej szerokości ciągu pieszo-jezdnego lub zjazdu indywidualnego powiększonej o 1m z każdej strony.

W związku z powyższym przed rozpoczęciem wykopów należy wykonać pomiar geodezyjny mający na celu wyznaczenie trasy istniejącego i projektowanego uzbrojenia, następnie wykonać ręcznie przekop kontrolny w celu jego zlokalizowania i zabezpieczenia, a w razie kolizji zmienić ich lokalizację.

#### Odwodnienie

Dla przejęcia wody opadowej z nawierzchni ul. Prusa, Reymonta Fredry zaprojektowano kanalizację deszczową wg odrębnego opracowania. W celu sprawnego odprowadzanie wód opadowych z nawierzchni utwardzonych zaprojektowano ściek przykrawężnikowy z kostki granitowej 18/20.

### 4. UKŁAD KONSTRUKCYJNY OBIEKTU

W tabelach poniżej przedstawiono układy warstw konstrukcyjnych poszczególnych elementów zagospodarowania.

#### *Układ warstw konstrukcyjnych ciągu pieszo-jezdnego*

Lp.	Warstwa	Grubość [cm]
1	betonowa kostka brukowa koloru szarego typ bruk rzymski (wzór sonata firmy drewbet lub równoważna)	8
2	podsyпка z mialu kamiennego 0/4 mm	3
3	podbudowa zasadnicza z chudego betonu wytworzonego w węźle betoniarskim	20
4	warstwa odcinająca z piasku	15
Razem:		46 cm

## Projekt budowlany-wykonawczy branży drogowej - opis techniczny

Przebudowa nawierzchni jezdni, oświetlenia ulicznego,  
kanalizacji deszczowej w ulicach gminnych: Prusa, Reymonta i Fredry w Kępnie

Układ warstw konstrukcyjnych zjazdów indywidualnych:

Lp.	Warstwa	Grubość [cm]
1	betonowa kostka brukowa koloru czerwonego typ bruk rzymski (wzór sonata firmy drewbet lub równoważna)	8
2	podsyпка z miazu kamiennego 0/4 mm;	3
3	podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego granitowego lub bazaltowego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5	15
4	warstwa odcinająca z piasku	10
Razem:		36 cm

Układ warstw konstrukcyjnych dojazdów do furtek

Lp.	Warstwa	Grubość [cm]
1	betonowa kostka brukowa koloru grafitowego typ bruk rzymski (wzór sonata firmy drewbet lub równoważna)	6
2	podsyпка z miazu kamiennego 0/4 mm	3
3	podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego granitowego lub bazaltowego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5	10
4	warstwa odcinająca z piasku	10
Razem:		29 cm

Wytyczenie obiektu przeprowadzić w nawiązaniu do rezerwu robocznego o rzędnej H=170,92 (górn granicznika – patrz projekt zagospodarowania terenu).

### 5. SPOSÓB I WARUNKI KORZYSTANIA Z OBIEKTU.

Przebudowywane ulice Prusa, Reymonta i Fredry mają charakter lokalny, a jej głównym zadaniem jest zapewnienie dojazdu do posesji zlokalizowanych w jej ciągu.

### 6. DANE TECHNICZNE I TECHNOLOGICZNE OBIEKTU USŁUGOWEGO, PRODUKCYJNEGO LUB TECHNICZNEGO – nie dotyczy.

### 7. ROZWIĄZANIA BUDOWLANE I TECHNICZNO-INSTALACYJNE OBIEKTU LINIOWEGO – nie dotyczy.

### 8. ROZWIĄZANIA ELEMENTÓW WYPOSAŻENIA BUDOWLANO-INSTALACYJNEGO – nie dotyczy.

### 9. ROZWIĄZANIA I SPOSÓB FUNKCJONOWANIA URZĄDZEŃ INSTALACJI TECHNICZNYCH – nie dotyczy.

### 10. CHARAKTERYSTYKA ENERGETYCZNA OBIEKTU – nie dotyczy.

### 11. DANE TECHNICZNE OBIEKTU BUDOWLANEGO CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW NA ŚRODOWISKO ORAZ NA ZDROWIE LUDZI.

Realizacja inwestycji ma na celu poprawę warunków komunikacyjnych dla pojazdów poruszających się po przebudowywanych ulicach, zapewnienie dobrych warunków dojazdowych do posesji zlokalizowanych w jej ciągu. Realizacja przedsięwzięcia nie zmienia dotychczasowej funkcji ulic.

Projektowane rozwiązania są rozwiązaniami typowymi, z zastosowaniem typowych technologii stosowanych w budownictwie drogowym. Nie przewiduje się wariantowych rozwiązań projektowych z uwagi na charakter przedsięwzięcia oraz na ograniczone możliwości terenowe.

Przebudowa ulic dzięki zastosowanym rozwiązaniom w zakresie odprowadzania wód deszczowych nie zmienia warunków wodno-gruntowych oraz dotychczasowego sposobu użytkowania terenu. Nie przewiduje się również negatywnego wpływu przedsięwzięcia na stan środowiska naturalnego. W najbliższym otoczeniu miejsca realizacji inwestycji nie znajdują się obszary cenne przyrodniczo oraz obszary objęte ochroną prawną.

W procesie realizacji projektowanego przedsięwzięcia nie wystąpią prace, które mogą mieć negatywny wpływ na zdrowie ludzi.

## **12. WARUNKI OCHRONY PRZECIWOŻAROWEJ OKREŚLONE W ODRĘBNYCH przepisach – nie dotyczy.**

## **13. UWAGI KOŃCOWE**

Wszelkie prace należy wykonywać zgodnie z projektem oraz technologią wykonawstwa. Wykonawca jest odpowiedzialny za zabezpieczenie robót zgodnie z przepisami BHP i za bezpieczeństwo użytkowników pasów drogowych, na których odbywają się roboty. Obowiązkiem wykonawcy robót jest zapewnienie właściwej obsługi geodezyjnej, zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym.

Wszelkie roboty prowadzone w pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego należy prowadzić w uzgodnieniu i pod nadzorem instytucji sprawującej zarząd nad danym urządzeniem. W przypadku stwierdzenia występowania w terenie urządzenia nie zinwentaryzowanego na planie sytuacyjnym, należy bezwzględnie wstrzymać roboty, powiadomić właściwą instytucję, a dalsze prace kontynuować w sposób przedstawiony wyżej.

Roboty budowlane można rozpocząć po wcześniejszym opracowaniu i zatwierdzeniu projektu czasowej zmiany organizacji ruchu.