

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Przebudowa zjazdu publicznego do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Koninie.

1.0. DANE OGÓLNE

Nazwa budowy

Przebudowa zjazdu publicznego do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Koninie.

Zamawiający

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Koninie
ul. Zakładowa 4b, 62-510 Konin.

2.0. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 2.1. Mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:500 wraz z uzbrojeniem terenu.
- 2.2. Pomiary uzupełniające wykonane w terenie (pomiar wysokościowy, wizja lokalna, dokumentacja fot.).
- 2.3. Ustalenia dot. zakresu proponowanych rozwiązań dokonane z Inwestorem i zainteresowanymi stronami.
- 2.4. Obowiązujące przepisy i katalogi.

3.0. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy istniejącego zjazdu publicznego do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego. Celem inwestycji jest zmiana szerokości istniejącego zjazdu publicznego z 4,00m na 5,00m, zmiana nawierzchni z betonowej kostki brukowej na beton asfaltowy oraz wykonanie chodnika wzdłuż przebudowywanego zjazdu umożliwiającego pieszym bezpieczne dojście do budynku WORD. Przebudowa zjazdu wpłynie na poprawę bezpieczeństwa pojazdów włączających się do ruchu oraz pieszych poruszających się do budynku WORD. W chwili obecnej istniejąca szerokość zjazdu jest niewystarczająca i stwarza zagrożenie podczas mijania się pojazdów wyjeżdżających i wjeżdżających na plac WORD. Zakres robót obejmuje:

- roboty przygotowawcze,
- roboty rozbiórkowe,
- wykonanie podbudowy,
- ułożenie obrzeży chodnikowych i krawężników drogowych,
- wykonanie nawierzchni chodnika i zjazdu,

- roboty wykończeniowe.

Roboty drogowe powinny być realizowane wg kolejności zgodnej z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z procesów technologicznych poszczególnych rodzajów robót.

4.0. LOKALIZACJA I SYTUACJE

Rozpatrywany teren znajduje się na działkach o numerach ewidencyjnych: 218 obręb Chorzeń oraz 292/46, 292/45, 292/13, 292/23, 292/12 obręb Międzylesie w jednostce ewidencyjnej Miasto Konin w obszarze o zabudowie usługowej oraz przemysłowej.

5.0. STAN ISTNIEJĄCY

Istniejący zjazd posiada nawierzchnię z betonowej kostki brukowej. Nawierzchnia zjazdu posiada liczne ubytki oraz zaniżenia co wpływa negatywnie na odwodnienie. Szerokość zjazdu wynosi 4,00m. Wody opadowe oraz roztopowe przejmowane są przez istniejącą sieć kanalizacji deszczowej.

Ponadto na terenie objętym projektem występują urządzenia infrastruktury technicznej nadziemne:

- oświetlenie uliczne

oraz podziemne:

- sieć energetyczna
- sieć teletechniczna
- sieć wodociągowa
- sieć kanalizacji sanitarnej
- sieć kanalizacji deszczowej

Lokalizację tych urządzeń pokazuje mapa sytuacyjno-wysokościowa.

6.0. STAN PROJEKTOWANY

6.1. Projekt zagospodarowania terenu

Zakres robót drogowych przedstawia projekt zagospodarowania terenu poniższego opracowania w formie papierowej rys nr 02. Zaprojektowano przebudowę istniejącego zjazdu (rozbiórkę istniejącej konstrukcji nawierzchni zjazdu z betonowej kostki brukowej oraz wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni z betonu asfaltowego). Docelowa szerokość zjazdu będzie wynosić 5,00m. Wzdłuż

przebudowywanego zjazdu zaprojektowano wykonanie chodnika o nawierzchni z betonowej kostki brukowej oraz ścieku przykrawężnikowego z dwóch rzędów betonowej kostki brukowej na ławie z betonu C12/15. W związku z zmianą szerokości przebudowywanego zjazdu zaszła konieczność przesunięcia istniejącego przejścia dla pieszych. Zjazd należy wykonać zgodnie z rys 02, 03, 04 o nawierzchni z mas asfaltobetonowych o szerokości 5,00m. Chodnik należy wykonać o nawierzchni z betonowej kostki brukowej gr. 6cm. Obramowanie projektowanego zjazdu wykonać z krawężnika betonowego 15x30x100 na ławie z betonu C12/15, chodnik należy wykonać w obrzeżach 8x30x100 na ławie z betonu C8/10. Niweletę przebudowywanego zjazdu należy nawiązać wysokościowo do istniejącego poziomu terenu z uwzględnieniem punktów stałych niwelety oraz układu komunikacyjnego przyległych terenów z zachowaniem dopuszczalnych wartości pochyłości podłużnych i poprzecznych.

6.2. Przekrój podłużny

Wysokości dla projektowanej nawierzchni wyznaczyć w oparciu o:

- rzędne wysokościowe istniejących jezdni,
- rzędne istniejącego ukształtowania terenu,
- szczegóły konstrukcyjne,
- uzyskanie prawidłowych pochyłości dla odwodnienia jezdni,
- punkty stałe niwelety (istniejące rzędne nawierzchni, krawędź istniejącej nawierzchni drogi z betonu asfaltowego)

6.3. Nawierzchnie

Zaprojektowano następujące rodzaje konstrukcji:

KONSTRUKCJA ZJAZDU Z BETONU ASFALTOWEGO:

- Warstwa ścieralna z AC 8S 50/70 jak dla KR2 gr. 4cm,
- Warstwa wiążąca z AC 16W 50/70 jak dla KR2 gr. 8cm,
- Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm gr. 20cm
- Wzmocnienia podłoża kruszywem stabilizowanym cementem
wytworzonym w betoniarni o $R_m = 5\text{MPa}$ gr. 15cm
- Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego gr. 10cm.

KONSTRUKCJA ZJAZDU Z BETONOWEJ KOSTKI BRUKOWEJ:

- Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej koloru szarego gr. 8cm,
- Podsyпка cementowo - piaskowa (1:4) gr. 5cm,
- Wzmocnienia podłoża kruszywem stabilizowanym cementem wytworzonym w betoniarni o $R_m = 5\text{MPa}$ gr. 15cm,
- Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego gr. 10cm.

KONSTRUKCJA CHODNIKA:

- Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej koloru szarego/czerwonego gr. 6cm
- Podsyпка cementowo - piaskowa (1:4) gr. 5cm,
- Wzmocnienia podłoża kruszywem stabilizowanym cementem wytworzonym w betoniarni o $R_m = 2,5\text{MPa}$ gr. 10cm,
- Warstwa odcinająca z piasku średnioziarnistego gr. 10cm.

6.4. Pobocza i pasy zieleni

Tereny zieleni drogowej należy uzupełnić gruntem rodzimym z nadaniem im odpowiednich spadków poprzecznych dostosowanych do ukształtowania terenu. Ponadto po uzupełnieniu i zagęszczeniu terenów zieleni należy ich powierzchnię pokryć humusem a następnie obsiać trawą.

6.5. Odwodnienie

Przedmiotem opracowania jest również wykonanie odwodnienia. Roboty związane z odwodnieniem obejmują wykonanie przykanalików wraz z wpustami wodościekowymi. Zaprojektowano przykanaliki z rur kanałowych PVC-U Ø 200 SN8 łączonych na kielichy i uszczelkę gumową. Studzienki ściekowe uliczne betonowe prefabrykowane z betonu C35/45 o Ø 500 z osadnikiem bez syfonu wraz z kratą jezdniową D400. Wszystkie studnie i wpusty, ich rzędne i lokalizacje należy dopasować do projektowanego zagospodarowania terenu. Rury układać na podsypce piaskowej gr. 15 cm uformowanej na kąt 90° . W przypadku obsypki kanałów wykonanych z PVC-U obsypkę prowadzić do uzyskania warstwy gr. min 30 cm powyżej wierzchu rury. Przyjęte rozwiązania techniczne w tym technologia odprowadzania ścieków opadowych i roztopowych pozwalają na ograniczenie do minimum wprowadzanie do środowiska zanieczyszczeń. Rozwiązania przyjęte w projekcie pozwalają na odprowadzanie ścieków opadowych i roztopowych do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej. Przed przystąpieniem do robót w miejscach

kolizji projektowanych urządzeń podziemnych z istniejącym, bądź też w ich sąsiedztwie, urządzenia te należy odszukać i wytyczyć w terenie za pomocą ręcznych przekopów próbnych i odpowiednio je zabezpieczyć. W przypadku wystąpienia nieprzewidzianych przeszkód należy porozumieć się z Projektantem. Wszystkie stosowane materiały winny mieć deklaracje zgodności i aprobaty techniczne. Wobec dużej różnorodności materiałów izolacyjnych, uszczelniających i armatury instalacyjnej na rynku dopuszcza się zastosowanie przez Wykonawcę robót innych materiałów równorzędnych posiadających atest i aprobaty techniczne. Szczegóły nie ujęte w niniejszym projekcie związane z wykonawstwem należy realizować zgodnie z instrukcjami wykonania i stosowania, warunkami technicznymi, obowiązującymi normami technicznymi oraz wymaganiami producentów materiałów.

6.6. Roboty ziemne

W projekcie uwzględniono roboty ziemne pod projektowane nawierzchnie elementów zjazdu oraz chodnika. Do podstawowych robót ziemnych należy wykonanie odhumusowania, wykonanie koryta wraz wyprofilowanie podłoża pod nowe konstrukcje nawierzchni. Wykopy będą wykonywane sposobem mechanicznym koparkami (poza miejscami istniejących urządzeń nad - i podziemnych) i ręcznym w obrębie tych urządzeń. Transport gruntu samochodami samowyladowczymi. Dno wykopów (koryt), należy wykonać zgodnie ze spadkiem poprzecznym i podłużnym projektowanych elementów, a podłoże należy wyprofilować i zagęścić sprzętem mechanicznym wibracyjnym (walce, zagęszczarki, itp.) z uzyskaniem wymaganego wskaźnika zagęszczenia:

Minimalne wartości wskaźnika zagęszczenia podłoża (I_s)

Strefa korpusu	Minimalna wartość I_s dla:	
	drog	
	Ruch ciężki i bardzo ciężki	Ruch mniejszy od ciężkiego
Górna warstwa o grubości 20 cm	1,00	1,00
Na głębokości od 20 do 50 cm od powierzchni podłoża	1,00	0,97

6.7. Rozbiórki elementów drogi

W wyniku planowanych prac zachodzi konieczność rozbiórki nawierzchni jezdni w miejscu przebudowy zjazdu oraz nawierzchni chodnika. Rozbiórce będą podlegać także obramowania zjazdu, chodnik oraz krawężniki i ściek

przykrawężnikowy. Zakres prac obejmuje także rozbiórkę istniejącego ogrodzenia (przęsła, słupki, fundament) wraz z bramą przesuwą i furtką.

6.8. Projektowane ogrodzenie

Zaprojektowano przestawienie części ogrodzenia terenu oraz montaż nowej bramy przesuwniej. Konstrukcja ogrodzenia oraz bramy ocynkowana ogniowo oraz malowana proszkowo w kolorze istniejącego ogrodzenia. Brama składa się z szyny jezdnej, zespołu jezdnego, konstrukcji zamkniętej skrzydła bramy, ramy prowadzącej, słupa zamykającego wyposażonego w chwytak oraz podpory tylnej stabilizującej skrzydło po jej otwarciu. Wypełnienie bramy na wzór istniejącej. Brama sterowana automatycznie przy pomocy pilota oraz wyposażona w domofon montowany na słupku bramy. Konstrukcja bramy oparta na fundamencie z betonu C20/25 wg wytycznych producenta bramy.

Przęsła ogrodzenia należy zamocować do słupków stalowych z kształtowników zamkniętych. Słupki osadzone w stopach fundamentowych z betonu C20/25 o wymiarach 45x45x80(h) cm.

6.9. Plac budowy (teren robót)

Plac budowy (teren robót) należy zabezpieczyć wg planu BIOZ , przepisów prawa budowlanego i o ruchu drogowym oraz BHP i PPOż.

6.10. Wpływ obiektu/robót na środowisko

Przebudowa zjazdu nie stwarza zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników. Zjazd po przebudowie poprawi bezpieczeństwo obsługi komunikacyjnej Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Koninie.

6.11. Wytyczne realizacji projektu

Realizacja niniejszego projektu może nastąpić po zgłoszeniu zamiaru prowadzenia robót przez Wykonawcę robót do:

- Urzędów i Instytucji wynikających z przepisów prawa budowlanego,
- Urzędów i Instytucji wynikających z przepisów prawa o ruchu drogowym
- Właścicieli i Administratorów urządzeń infrastruktury nadziemnych i podziemnych zlokalizowanych na terenie obiektu/robót.

6.12. Wpływ eksploatacji górniczej na obiekt

Projektowana przebudowa zjazdu nie znajdują się na terenie znajdujący się w granicach terenu górniczego.

6.13. Informacja o ochronie terenu i wpisie do rejestru zabytków

Tereny, na których zlokalizowany jest przebudowywany zjazd nie są wpisane do rejestru zabytków i nie podlegają ochronie.

U W A G A:

W czasie prowadzenia robót ziemnych należy bezwzględnie zwracać uwagę na istniejące lub też uprzednio wykonane uzbrojenie terenu.

Do robót przystąpić po uprzednim, dokładnym zlokalizowaniu istn. uzbrojenia. W obrębie ww. uzbrojenia roboty prowadzić ręcznie, pod nadzorem zainteresowanych instytucji. Włazy do studzienek oraz zasuwy dostosować wysokościowo do projektowanych nawierzchni drogowych. Prace te wykonać w uzgodnieniu i pod nadzorem zainteresowanych stron.

OPRACOWAŁ: