

TRIAKTRISA

Biuro inżynierii drogowej

Robert Paciorek
Biuro: ul. Mieszka I 39/46
66-400 Gorzów Wlkp.
tel. 503 77 55 00
robert.paciorek@o2.pl

PROJEKT WYKONAWCZY

Przebudowa drogi na Placu Słonecznym

dz. nr 2557, obręb – 06-Słoneczne;
dz. nr 352/2, obręb – 07-Chróścik;
jedn. ew. Gorzów Wlkp.

OBIEKT: Przebudowa drogi na Placu Słonecznym, droga gminna nr 100928F

ADRES: dz. nr 2557; 352/2 – droga gminna nr 100928F, Gorzów Wlkp.

Inwestor:

Miasto Gorzów Wlkp.
ul. Sikorskiego 3-4
66-400 Gorzów Wlkp.

PROJEKTANT:

mgr inż. Robert Paciorek
upr. bud. do projektowania, bez ograniczeń
w spec. drogowej nr LBS/0065/PWOD/08



OPRACOWAŁ:

mgr inż. Maciej Tarko



EZG. 1

Gorzów Wlkp. 16 kwiecień 2018 r.

OPIS TECHNICZNY

PROJEKT WYKONAWCZY

I. PODSTAWA OPRACOWANIA.

1. Zlecenie Inwestora;
2. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500;
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124);
4. Wizja lokalna.

II. STAN ISTNIEJĄCY, POŁOŻENIE TERENU.

Planowana inwestycja znajduje się na zachód od centrum Gorzowa Wlkp. Droga gminna nr 100928F w stanie istniejącym posiada nawierzchnię głównie betonową, z miejscowymi łatami bitumicznymi. Szerokość drogi na danym odcinku wynosi około ~6m, Na większości odcinka występują prostopadłe zatoki parkingowe o szerokości około ~4,5m.

Powyższe działanie inwestycyjne nie leży na terenach należących do NATURA2000 oraz obszarach chronionych. Teren nie leży na terenie szkód górniczych. Podczas prowadzenia robót budowlanych i ziemnych, w razie ujawnienia przedmiotu posiadającego cechy zabytku należy niezwłocznie powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i dalsze prace prowadzić wspólnie z nim.

W stanie istniejącym na obszarze objętym inwestycją uzbrojenie terenu stanowi sieć kanalizacji deszczowa, sanitarna, sieć elektroenergetyczna, wodociągowa, gazowa i teletechniczna. Brak kolizji wysokościowych planowanej inwestycji z uzbrojeniem podziemnym.

Wody opadowe w stanie istniejącym są odprowadzane w pasie drogowym do istniejących wpustów deszczowych.

III. OPIS PROJEKTU.

1. Zakres opracowania w planie.

Projekt branży drogowej obejmuje przebudowę drogi o długości około ~170 m wraz z przylegającymi zatokami parkingowymi oraz budową dwóch nowych miejsc. Dokumentację w planie sporządzono na mapie w skali 1:500.

Projekt nie obejmuje zmiany geometrii istniejącej drogi gminnej. Opracowanie obejmuje wykonanie frezowania istniejącej nawierzchni betonowej oraz istniejącej nawierzchni asfaltowej w zakresie pokazanym na planie sytuacyjnym. Frezowanie należy wykonać dodatkowo na przylegających parkingach położonych w pasie drogowym. Skrawanie górnej warstwy nawierzchni powinno zostać wykonane na głębokość do 5 cm, zachowując przy tym spadki poprzeczne i niweletę drogi. Po wykonaniu frezowania należy ułożyć nową warstwę ścieralną z betonu asfaltowego z dopasowaniem wysokościowym do istniejących elementów w drodze.

Przy istniejącej zatoce parkingowej znajdującej się naprzeciwko istniejącego budynku nr 22, należy w skrajnym miejscu zatok parkingowych wykonać poszerzenia zatok o dwa miejsca postojowe (łącznie 4 miejsca postojowe). Na długości nowych miejsc należy rozebrać istniejący chodnik i dowiązać go wysokościowo do projektowanej zatoki. Każde nowe miejsce postojowe dostosowane do istniejącej krawędzi zatoki powinno posiadać szerokość 2,5m oraz długość zgodną z długością zatoki, około ~4,6m. Obramowanie wykonać z krawężnika ulicznego 15x30cm. Włączenie do jezdni wykonać za pomocą łuków wyokrąglających $R=1,0m$.

Na początku opracowania, należy wymienić istniejący krawężnik betonowy wraz z wymianą przylegających do niego rzędu płytek betonowych 50x50x7cm na podsypce cementowo-piaskowej.

2. Przekrój – konstrukcja.

Założenia konstrukcyjne dla przebudowanego odcinka drogi, zatoki parkingowej:

Konstrukcja projektowanej zatoki parkingowej:

- warstwa ścieralna – AC 11 S 50/70, grubości średnio 5 cm;
- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C90/3, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, gr. 20 cm;

Zamiennie podbudowę zasadniczą można wykonać z mieszanką kruszywa niezwiązanego CNR (z dopuszczeniem recyklingu), stabilizowana mechanicznie, gr. 25 cm.

Konstrukcja istniejących zatok, istniejącej drogi gminnej:

- frezowanie istniejącej nawierzchni, grubości 5 cm;
- nowa warstwa ścieralna – AC 11 S 50/70, grubości średnio 5 cm;

Szczeliny dylatacyjne po frezowaniu należy uzupełnić masą bitumiczną na całej głębokości szczeliny wykonując wcześniej fazowanie nawierzchni betonowej.

Wtórny moduł odkształcenia podłoża pod konstrukcją dla proj. zatoki powinien wynosić nie mniej niż 80 MPa. W przypadku stwierdzenia po wykonaniu koryta nośności podłoża poniżej

80 MPa po dogęszczeniu należy zwrócić się do nadzoru autorskiego w celu przeanalizowania konieczności i możliwości wzmocnienia podłoża.

Wskaźnik dla warstwy podbudowy z kruszywa łamanego I_0 max. 2,2.

Krawężniki ułożyć należy na ławie betonowej z betonu C12/15 i podsypce cementowo-piaskowej grubości 5 cm. Krawężnik można układać bezpośrednio na ławie betonowej pod warunkiem zwiększenia jej grubości o 5 cm. Ława pod krawężnik oraz opór krawężnika, powinny mieć grubość nie mniejszą niż 15 cm, natomiast opór wykonać do 2/3 wysokości krawężnika.

Podłoże i warstwy konstrukcyjne jezdni zagęścić przy optymalnej wilgotności.

4. Rozbiórka nawierzchni.

Przed przystąpieniem do prac należy wykonać pomiar wysokościowy charakterystycznych punktów istniejącej infrastruktury drogowej w celu późniejszego odtworzenia układu wysokościowego. Roboty rozbiórkowe obejmują usunięcie z terenu budowy elementów nie nadających się do ponownego wykorzystania oraz takich które kolidują z planowaną rozbudową. Roboty rozbiórkowe nawierzchni należy wykonywać mechanicznie lub ręcznie. Wszystkie elementy możliwe do powtórnego wykorzystania powinny być usuwane bez powodowania zbędnych uszkodzeń.

Zakłada się wykonanie rozbiórki:

- istniejących chodników z płytek betonowych w miejscu projektowanych nowych miejsc postojowych oraz w miejscu wymiany istniejącego krawężnika betonowego;
- obrzeży betonowych oraz krawężników betonowych w miejscu wskazanych na planie sytuacyjnym;
- frezowanie nawierzchni betonowej;

Nawierzchnię z płyt betonowych należy usuwać lekkim sprzętem razem z podsypką. Istniejące obrzeża należy zdemontować wraz z ławą betonową. W miejscach trudno dostępnych dla sprzętu mechanicznego zaleca się prowadzenie robót rozbiórkowych ręcznie. Doły (wykopy) powstałe po rozbiórkach w miejscach, gdzie zgodnie z dokumentacją projektową będą wykonane nawierzchnie utwardzone, powinny być tymczasowo zabezpieczone. W szczególności należy zapobiec gromadzeniu się w nich wody opadowej.

W stosunku do wszystkich drzew i krzewów rosnących w sąsiedztwie zakresu prac należy przestrzegać zasad ochrony zgodnie z wymogami prawa budowlanego oraz pozostałych przepisów nakładających obowiązek ochrony i utrzymania zieleni w należytym stanie. Wszelkie prace muszą być prowadzone w sposób nieszkodzący drzewom, a wszelkie

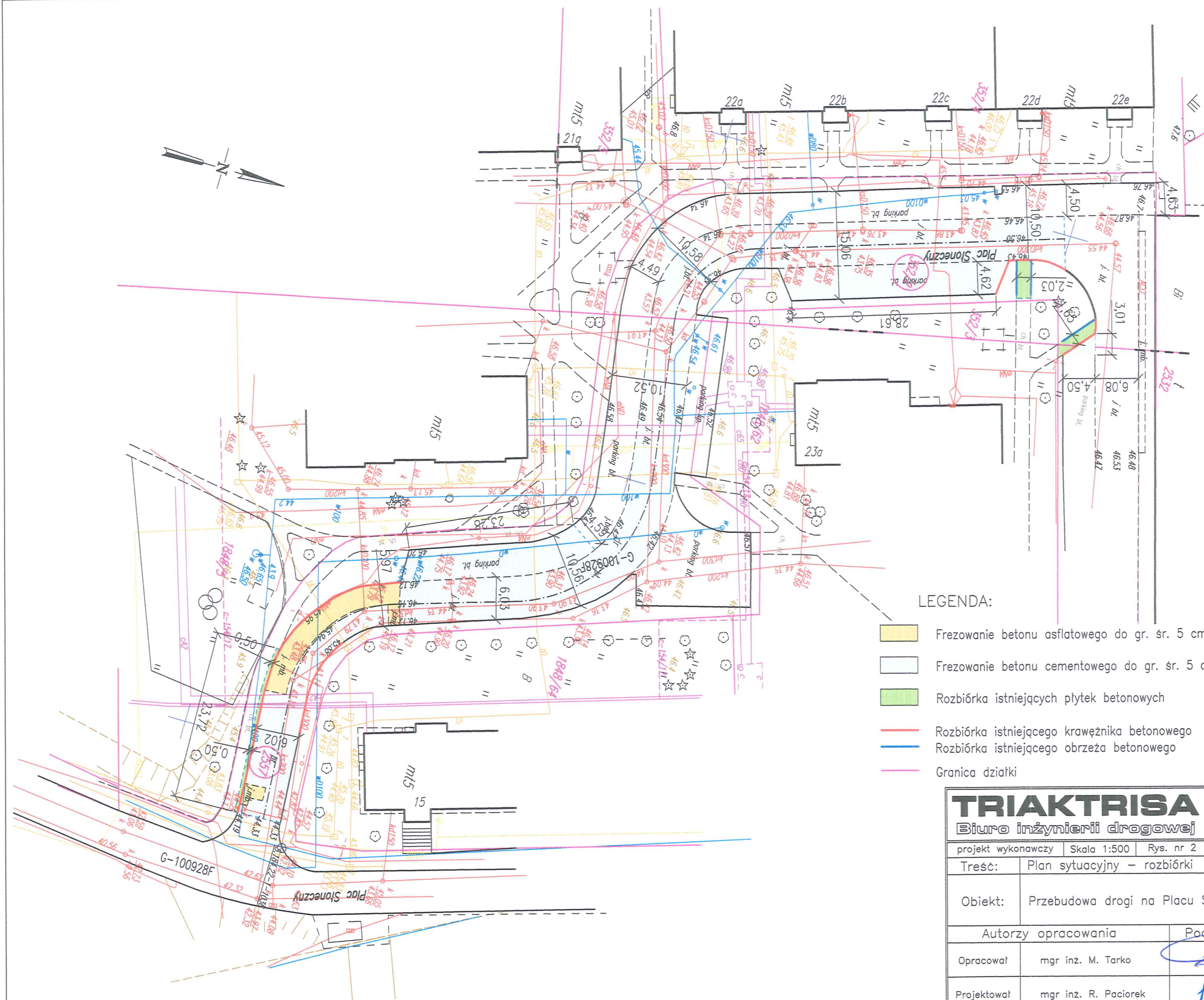
uszkodzenia należy natychmiast usuwać, powierzając te prace wyspecjalizowanej firmie. Drzewa, które będą się znajdowały w bliskim sąsiedztwie prowadzenia prac muszą być zabezpieczone na cały okres ich prowadzenia. W bezpośrednim sąsiedztwie drzew (odległość 1.5 m lub mniejsza), wszelkie prace należy wykonywać ręcznie

5. Infrastruktura podziemna.

Brak kolizji wysokościowych z istniejącymi sieciami. Włazy, studzienki znajdujące się w obrębie planowanych nawierzchni należy wyregulować wysokościowo. Przed rozpoczęciem robót związanych z korytowaniem wykonać ręcznie przekopy próbne, w momencie natrafienia na niezinwentaryzowane sieci podziemne przerwać wszelkie prace oraz powiadomić właściciela danej sieci w celu uzgodnienia dalszego sposobu prowadzenia robót.



Opracował
mgr inż. Maciej Tarko



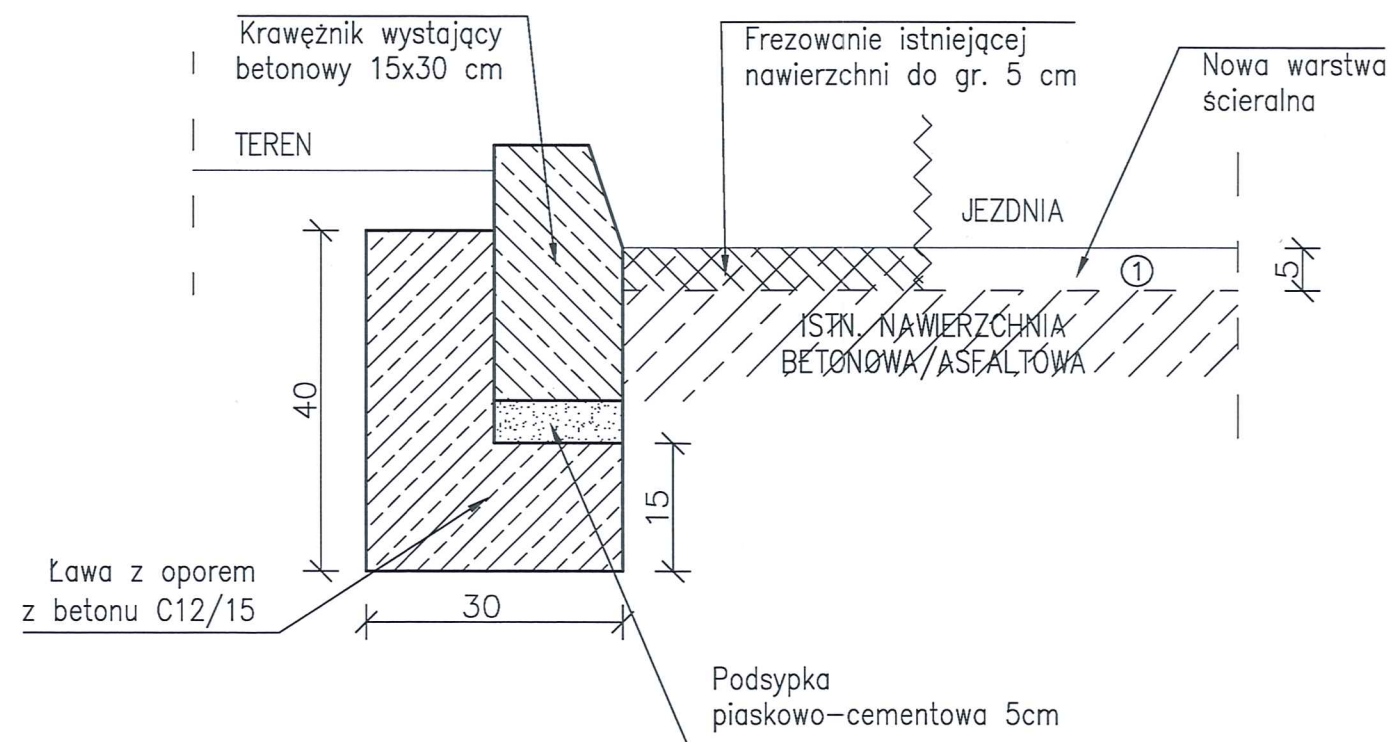


LEGENDA:

- Frezowanie betonu asfaltowego do gr. śr. 5 cm
- Frezowanie betonu cementowego do gr. śr. 5 cm
- Rozbiórka istniejących płytek betonowych
- Rozbiórka istniejącego krawężnika betonowego
- Rozbiórka istniejącego obrzeża betonowego
- Granica działki

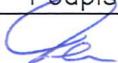

TRIAKTRISA Biuro inżynierii drogowej		Robert Paciorek Biuro: ul. Mieszka I 39/46 66-400 Gorzów Wlkp. tel. 503 77 55 00 robert.paciorek@o2.pl	
		projekt wykonawczy	Skala 1:500
Treść:		Plan sytuacyjny – rozbiórki	
Obiekt:		Przebudowa drogi na Placu Słonecznym	
Autorzy opracowania		Podpis	Nr upr.
Opracował	mgr inż. M. Tarko		16.04.2018
Projektował	mgr inż. R. Paciorek		16.04.2018 <small>LBS/0065/PWOD/08 upr. bud. do projektowania bez ogr. w spec. drogowej</small>

Schemat wykonania nowej
warstwy ścieralnej wraz
z ewent. wbudowaniem krawężnika
skala 1:10



- ① Warstwa scieralna – AC11S 50/70; gr. 5 cm
- ② Podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązane, stab. mech. C90/3; 0/31,5; gr. 20cm

③ Betonowe płytki chodnikowe, gr. 7cm
④ Podsypka cementowo–piaskowa; gr. 3–5cm

<h1>TRIAKTRISA</h1> <p>Biuro inżynierii drogowej</p>		Robert Paciorek Biuro: ul. Mieszka I 39/46 66-400 Gorzów Wlkp. tel. 503 77 55 00 robert.paciorek@o2.pl	
projekt wykonawczy	Skala 1:10	Rys. nr 3	
Treść:	Szczegóły konstrukcji		
Obiekt:	Przebudowa drogi na Placu Słonecznym		
Autorzy opracowania		Podpis	Nr upr.
Opracował	mgr inż. M. Tarko		
Projektował	mgr inż. R. Paciorek		
		LBS/0065/PWOD/08 upr. bud. do projektowania bez ogr. w spec. drogowej	