

OPIS TECHNICZNY

BUDOWA TRZECH ZJAZDÓW ZWYKŁYCH DWUKIERUNKOWYCH Z DROGI GMINNEJ UL. CMENTARNA DZ. EW. NR 593, 979 NA DZ. EW. O NR 589/6, 590 W STRZELCACH KRAJEŃSKICH

W RAMACH ZADANIA:

BUDOWA CMENTARZA KOMUNALNEGO, W TYM BUDOWA BUDYNKU SOCJALNEGO Z USTĘPEM PUBLICZNYM WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ I ZAGOSPODAROWANIEM TERENU NA DZ. NR EWID. 589/6 ORAZ BUDOWA DROGI PIESZO- ROWEJ NA DZ. NR EWID. 590 W STRZELCACH KRAJ.

I. PODSTAWA OPRACOWANIA.

1. Zlecenie Inwestora;
2. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500;
3. Decyzja na lokalizację zjazdu GK.7230.3.2024.MST z dn. 29 kwietnia 2024 r.;
4. Decyzja na lokalizację zjazdu GK.7230.5.2024.MST z dn. 29 kwietnia 2024 r.;
5. Decyzja na lokalizację zjazdu GK.7230.6.2024.MST z dn. 29 kwietnia 2024 r.;
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (t.j. Dz. U. 2022 poz. 1518);
7. Dokumentacja badań podłoża gruntowego określająca warunki gruntowo-wodne dla potrzeb projektowanej budowy Cmentarza Komunalnego ul. Cmentarnej na dz. 589/6 w Strzelcach Kraj. (opracowanie mgr Zbigniew Nowak), marzec 2019 r.;
8. Wizja lokalna;

II. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

Przedmiot opracowania branży drogowej obejmuje wykonanie trzech zjazdów zwykłych dwukierunkowych z drogi gminnej ul. Cmentarna dz. ew. nr 593 na dz. ew. o nr 589/6 oraz 590 pełniących funkcję obsługi cmentarza komunalnego.

III. STAN ISTNIEJĄCY, POŁOŻENIE TERENU.

Planowana inwestycja znajduje się w zachodniej części miejscowości Strzelce Kraj. przy ul. Cmentarnej. Jest to droga gminna nr 103163F obręb Strzelce Krajeńskie – miasto na terenie zabudowanym.

Droga w stanie istniejącym posiada jezdnię bitumiczną oraz przekrój półuliczny dwukierunkowy 1/2. Szerokość jezdni na wysokości opracowania wynosi około ~6m. Planowana inwesty-

cja w pasie drogowym znajduje się na odcinku prostym drogi. Droga posiada oświetlenie drogowe. Po stronie północnej zlokalizowany jest ciąg pieszy przyklejony do krawędzi jezdni ul. Cmentarnej. Chodnik posiada nawierzchnię z kostki betonowej i szerokość 1,5m.

W miejscu projektowanych zjazdów dopuszczalna obowiązująca prędkość ograniczona do 30 km/h (obszar zabudowany, ograniczenie za pomocą oznakowania pionowego).

Po stronie proj. zjazdów w pasie drogowym znajduje się istniejąca sieć teletechniczna i wodociągowa, sieć gazowa oraz kanalizacja sanitarna.

Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo w tereny zielone pasa drogowego.

Warunki geotechniczne ustalone na podstawie badań geotechnicznych zalicza się do I kategorii geotechnicznej w prostych warunkach gruntowych.

IV. OPIS PROJEKTU.

1. Zakres opracowania w planie.

Projekt branży drogowej sporządzono na mapie w skali 1:500.

Szczegół układu i rodzaje kostki i nawierzchni należy wykonać zgodnie z branżą architektoniczną dla zadania: BUDOWA CMENTARZA KOMUNALNEGO, W TYM BUDOWA BUDYNKU SOCJALNEGO Z USTĘPEM PUBLICZNYM WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ I ZAGOSPODAROWANIEM TERENU NA DZ. NR EWID. 589/6 ORAZ BUDOWA DROGI PIESZO- ROWEROWEJ NA DZ. NR EWID. 590 W STRZELCACH KRAJ. .

Projektuje się wykonanie zjazdów o szerokości podstawowej jezdni 5,0 m, długości w osi około 6,1m w pasie drogowym. Włączenie nawierzchni zjazdu do drogi gminnej wykonane za pomocą łuku o promieniu podstawowym R=5, R=6 i R=8 m. Zjazd o nawierzchni z kostki obramowane wtopionym opornikiem betonowym, na połączeniu z ul. Cmentarną opornik w stosunku do istniejącej nawierzchni powinien wystawać 1cm.

Zjazdy zostały zaprojektowane o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, grubości 8 cm. Przy środkowym zjeździe projektuje się dojście z płytek betonowych. Obramowanie dojścia z opornika betonowego 8x20cm.

Należy wykonać obustronne pobocza gruntowe szer. 0,75m.

2. Przekrój – konstrukcja.

Poszczególne warstwy konstrukcji placu przedstawiają się następująco:

Konstrukcja zjazdu z kostki:

- warstwa z kruszywa naturalnego piaski średnie/grube gr. 15 cm

- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C_{90/3}, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, o grubości 20 cm.
- kostka betonowa grubości 8 cm, układana na podsypce z piasku łamanego #0/4 - 0/5 gr. 4 cm.

Konstrukcja dojazdu z płytek betonowych:

- warstwa z kruszywa naturalnego piaski średnie/grube gr. 10 cm
- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C_{90/3}, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, o grubości 20 cm.
- płytki betonowe grubości 8 cm, układane na podsypce z piasku łamanego #0/4 - 0/5 gr. 4 cm.

Wtórny moduł odkształcenia podłoża pod konstrukcją powinien wynosić nie mniej niż 80 MPa, badanie należy przeprowadzać na mrozoochronnej. W przypadku stwierdzenia po wykonaniu koryta nośności podłoża poniżej 50 MPa po dogęszczeniu, należy zwrócić się do nadzoru autorskiego z wynikami nośności wykonanymi przy pomocy płyty VSS o przeanalizowanie konieczności oraz sposobu wzmocnienia podłoża.

Krawężnik, opornik ułożyć należy na ławie betonowej z betonu C12/15 i podsypce cementowo-piaskowej grubości 5 cm. Opornik można układać bezpośrednio na ławie betonowej pod warunkiem zwiększenia jej grubości o 5 cm. Ława pod opornik oraz opór opornik, 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.

3. Odwodnienie

Zaprojektowano wykonanie spadków tak, aby odwodnienie całego utwardzonego terenu odbywało się poprzez powierzchniowy spływ wody w tereny zielone. Spadek podłużny zjazdów w kierunku przeciwnym do drogi, nie przekraczający 5%.

4. Infrastruktura podziemna.

Przed rozpoczęciem robót związanych z korytowaniem wykonać ręcznie przekopy próbne, w momencie natrafienia na niezainwentaryzowane sieci podziemne przerwać wszelkie prace oraz powiadomić właściciela danej sieci w celu uzgodnienia dalszego sposobu prowadzenia robót. Ewentualne kolizje wg właściwych branż.

Istniejące studnie kanalizacyjne znajdującą się w obszarze projektowanych zjazdów należy wyregulować wysokościowo do projektowanej niwelety oraz studnia powinna posiadać właz żeliwny z wypełnieniem betonowym klasy D400 (w przypadku braku należy wymienić istniejącą).

Istniejące studnie teletechniczne znajdującą się w obszarze projektowanych zjazdów należy wyregulować wysokościowo do projektowanej niwelety oraz studnia powinna posiadać pokrywę z ramą na typ ciężki 1000/600 klasy D400 (w przypadku braku należy wymienić istniejącą).

Istniejący słup teletechniczny do przestawienia – wg odrębnego opracowania.

Uwagi końcowe.

- Wszystkie wyroby budowlane powinny posiadać atesty ITB oraz być dopuszczone do stosowania w budownictwie na terenie RP do stosowania w budownictwie drogowym.
- Roboty budowlano-montażowe winny być wykonywane przez wyspecjalizowane brygady pod stałym nadzorem budowlanym, zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, warunkami BHP i ochroną zdrowia oraz zasadami wiedzy technicznej.
- Wszelkie zmiany i odstępstwa od projektu należy uzgadniać z nadzorem autorskim. Wszelkie wątpliwości dotyczące projektu należy bezwzględnie uzgadniać z projektantem.
- Niezależnie od stopnia dokładności i precyzji dokumentów otrzymanych od Inwestora, definiujących usługę do wykonania, Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania dobrego rezultatu końcowego. Przed rozpoczęcie budowlanych należy wytyczyć obiekt w terenie i sprawdzić zgodność projektu - w przypadku pojawienia się nieścisłości/błędów należy natychmiast powiadomić Inwestora i/lub Projektanta.
- Rysunki i część opisowa są dokumentami wzajemnie się uzupełniającymi. W przypadku rozbieżności w jakimkolwiek z elementów dokumentacji należy zgłosić do nadzoru autorskiego.

Opracował
mgr inż. Robert Paciorek