

OPIS TECHNICZNY do projektu

PRZEBUDOWA PLACU MANEWROWEGO NA TERENIE MZK w KROTOSZYNIE

1.Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa placu manewrowego na terenie Miejskiego Zakładu Komunikacji zlokalizowanego przy ulicy Kobierskiej.

Powierzchnia terenu do przebudowy wynosi 1340 [m²].

2.Podstawa opracowania

- Umowa z MZK w Krotoszynie
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych – IBDiM
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych
- Obowiązujące normy i przepisy
- Pomiary uzupełniające w terenie wykonane przez projektanta
- Uzgodnienia i ustalenia z Inwestorem.

3.Zakres opracowania

Zakres opracowania dla terenu zajezdni miejskiej obejmuje:

- korektę niwelety istniejącego terenu w przekroju podłużnym i poprzecznym
- przebudowę od podstaw konstrukcji placu w miejscach wskazanych na nową nawierzchnię z kostki i płyt wielkoformatowych
- budowę nowego krawężnika 15x30x100 po obrysie placu

W skład opracowania dokumentacji wchodzi opis techniczny, przedmiar robót, kosztorys inwestorski, szkice poglądowe przed i po przebudowie oraz SST

4.Opis stanu istniejącego

Teren zajezdni w jej tylnej części jest niejednorodny nawierzchniowo, posiada różne formy utwardzenia min. z kruszywa łamanego, płyt betonowych oraz z kostki brukowej betonowej. Stanowi powierzchnię na której parkują i manewrują autobusy przewoźnika podczas pobytu ich na zajezdni. Rozpatrywany teren do obszar prostokąta o wymiarach 50[m] x70[m].

Odwodnienie jest realizowane poprzez spływ powierzchniowy na tereny przyległe zgodnie z ukształtowaniem terenu.

W obszarze projektowanego placu brak jest infrastruktury podziemnej.

Obszar oddziaływania realizowanego obiektu budowlanego ogranicza się do granic nieruchomości przewidzianej do zainwestowania, co oznacza, iż nie będzie wykraczał poza pas działki właściciela. Projektowany obiekt nie wymaga zmiany granic, nie zmienia się też dotychczasowy sposób użytkowania terenu.

5. Rozwiązania projektowe

W uzgodnieniu z Inwestorem przyjęto następujące założenia dla przebudowy placu:

- a) odzyskać kruszywo łamane zlokalizowane w obszarze docelowej nawierzchni z kostki brukowej betonowej
- b) dokonać przesunięcia płyt żelbetowych i wbudować je ponownie na tyłach warsztatu
- c) teren od krótszego boku budynku warsztatowego utwardzić za pomocą kostki brukowej

Jezdnie manewrowe, place i drogi jako obiekt budowlany zalicza się do **1 kategorii geotechnicznej** zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych*.

6. Stan projektowany

W porozumieniu z Inwestorem przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni placu:

obszar kostki brukowej betonowej – 1.207[m²]

- ✓ **8[cm]** warstwa ścieralna z kostki betonowej barwy szarej – typ domino
- ✓ **4[cm]** warstwa podsypki cementowo-piaskowej o $R_m = 5$ [MPa]
- ✓ **5[cm]** podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie warstwa górna (kruszywo granitowe - frakcja 0÷31,5) wg PN-S-06102
- ✓ **20[cm]** podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie warstwa dolna (kruszywo granitowe - frakcja 0÷63) wg PN-S-06102
- ✓ **15[cm]** warstwa wzmacniająca podłoże z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m = 2.5$ [MPa], mieszanka wykonywana w betonomieszarce wg PN-S-96012

obszar płyt przewidzianych do ponownego ułożenia – 195,9[m²]

- ✓ **15-18[cm]** płyta wielkoformatowa żelbetowa odzysk
- ✓ **20[cm]** warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego

6.2 Rozwiązania geometryczne w planie

W projekcie przebudowy placu zachowano dotychczasowy obszar ujechania drogi, z niewielkimi korektami wynikającymi z prostolinijności prowadzenia trasy.

6.3 Rozwiązania geometryczne w profilu podłużnym i poprzecznym

Niweletę placu zaprojektowano w oparciu o następujące założenia:

- nawiązanie do poziomu terenu i nawierzchni już istniejącej
- dostosowanie projektowanych poziomów placu do budynku warsztatu oraz stacji CPN
- zminimalizowanie ilości robót ziemnych
- zachowanie normatywnych spadków podłużnych

6.4 Odwodnienie

Wody opadowe z nawierzchni spłyną jak ma to miejsce obecnie na teren zielony w działce Inwestora.

6.5 Krawężniki

Projektowany plac po obrysie zostanie ograniczony krawężnikiem typu lekkiego 15x30x100 jako utopiony na ławie betonowej z oporem z betonu B-15 (zużycie 0,0615[m³/mb]).

122[mb]

7. Urządzenia obce

W obszarze przebudowywanego placu nie występuje uzbrojenie podziemne, niemniej należy zwłaszcza przy budynku warsztatu czy stacji CPN zachować szczególną ostrożność w zakresie robót ziemnych. Roboty tam należy prowadzić ręcznie w celu weryfikacji stanu faktycznego.

8. Informacja o wpisie do ewidencji zabytków

Projektant oświadcza, że w obszarze przedmiotowej inwestycji nie ma obiektów będących pod ochroną konserwatora które mogłyby ucierpieć w wyniku prowadzonej inwestycji.

9. Opis projektowanego oznakowania

Teren placu nie wymaga wprowadzenia oznakowania pionowego wewnątrz zajezdni.

10. Technologia robót nawierzchniowych.

W ramach przebudowy placu przewiduje się następujące roboty:

- Roboty przygotowawcze (wytyczenie placu i punktów wysokościowych)
- Roboty ziemne z wywózką urobku, przemieszczeniem odzyskanego kruszywa i skompletowaniu rozebranych płyt betonowych
- Profilowanie koryta
- Wykonanie warstwy wzmacniającej podłoże
- Wykonanie warstw podbudowy
- Wykonanie warstw nawierzchni z kostki brukowej lub płyt pełnych

Roboty budowlane należy wykonać zgodnie z projektem, Specyfikacjami Technicznymi oraz wiedzą inżynierską. Poszczególne asortymenty, lub grupy robót należy zgłaszać do odbioru inspektorowi nadzoru przed rozpoczęciem robót po nich następujących.

Utrzymanie, zabezpieczenie, odwodnienie placu budowy i budowanego obiektu oraz jego uporządkowanie jest obowiązkiem wykonawcy.

Podczas wykonywania robót budowlanych związanych z budową drogi należy bezwzględnie przestrzegać następujących przepisów:

- a) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r.(Dz.U.Nr 43 poz.430) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- b) Ogólne specyfikacje techniczne D-05.03.05a. Nawierzchnie z betonu asfaltowego GDDP, W-wa 2009r.
- c) Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994r. z późniejszymi zmianami, zwłaszcza art.10
- d) Projektowaną warstwę bitumiczną należy wykonać ściśle wg normy PN-EN 13108-1

11. Wpływ budowy nawierzchni drogi na środowisko

Budowa nowej nawierzchni placu spowoduje poprawę warunków jazdy autobusów, zmniejszy się emisja hałasu i wibracji na sąsiednie budynki mieszkalne wskutek upłynnienia ruchu pojazdów. Możliwość postoju jak i manewru autobusów będzie praktyczniejsza.

W obrębie terenu budowy:

- nie występuje konieczność wycinki drzew
- grunt powstały podczas korytowania placu i jego nadwyżki zgodnie z ustaleniami z MZK zutylizuje Wykonawca na swój koszt

12. Zajęcie terenu na cele budowlane

Projektowany plac w całości należy do Inwestora.

.....
OPRACOWAŁ