

Opis techniczny do projektu

Naprawa drogi dojazdowej PPOŻ, zatoki autobusowej nr 1 i nr 2 oraz usunięcia wad nawierzchni przy wjeździe głównym na terenie Centrum Terapii Nerwic w Mosznej

1. PODSTAWA I ZAKRES OPRACOWANIA

- zlecenie Zamawiającego
- ekspertyza techniczna uszkodzeń
- Rozporządzenie MT i GM z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /Dz. U. Nr 43, poz. 430/
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - Warszawa 1979, 1982
- inwentaryzacja stanu istniejącego projekt budowlany i wykonawczy „Budowa nowego Zakładu Opieki Zdrowotnej wraz z infrastrukturą zewnętrzną dla Centrum Terapii Nerwic” wykonany przez Pracownię projektowo – konserwatorską PROKON
- dokumentacja odbiorowa (badania VSS, atesty i deklaracje zgodności)
- U S T A W A z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane z póź. zmianami

2. STAN ISTNIEJĄCY

W stanie istniejącym, na podstawie badań i odkrywek własnych, stwierdzono błędy wykonanych konstrukcji nawierzchni drogowych i postojowych w odniesieniu do projektu budowlanego, na podstawie którego realizowano inwestycję. Na skutek tych nieprawidłowości doszło do uszkodzeń nawierzchni z płyt betonowych ażurowych na drodze PPOŻ a także na zatokach autobusowych nr 1 i 2. Błędy procesu budowlanego spowodowały również uszkodzenia w pojedynczych elementach nawierzchni miejsc postojowych i dróg manewrowych. Uszkodzeniom uległy pojedyncze płyty betonowe ażurowe na miejscach postojowych a także pojedyncze kostki betonowe typu POLBRUK. Przy jednej z zatok stwierdzono również wady w spadkach nawierzchni co spowodowało powstanie zastoiska wodnego wymagającego montażu odwodnienia liniowego.

3. STAN PROJEKTOWANY

W przedmiotowym opracowaniu, w oparciu o badania własne oraz odkrywki sprawdzające a także zapisy ekspertyzy technicznej, projektuje się:

- wymiana konstrukcji i nawierzchni zatok autobusowych
- wymiana nawierzchni drogi PPOŻ
- wymiana uszkodzonych płyt betonowych ażurowych na miejscach postojowych
- wymiana uszkodzonych kostek betonowych w nawierzchni dróg manewrowych
- montaż studzienki odwodnienia liniowego wraz z odprowadzeniem do kanalizacji

4. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

4.1. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE

- | | |
|-------------------------------------|-----------|
| • obciążenie ruchem o nacisku na oś | 100 kN/oś |
| • kategoria ruchu | KR1 |
| • wymiary geometryczne | bez zmian |

4.2. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

Projektowane prace naprawcze nie zmieniają rozwiązań sytuacyjnych istniejących dróg, miejsc postojowych i zatok autobusowych. Projektuje się tylko wymianę konstrukcji oraz uszkodzonych nawierzchni.

4.3. PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano według "Katalogu Typowych Konstrukcji Jezdni Podatnych i Półsztywnych". GDDP, Warszawa - 97 dla obciążenia 100 kN/oś i ruchem KR1. Szczegóły dotyczące konstrukcji jezdni i chodników pokazano na rysunkach.

Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi PPOŻ

- ◆ **8 cm** - kostka betonowa wibroprasowana typu Behaton
- ◆ **3 cm** - podsypka cementowo piaskowa $R_m=1.5$ MPa
- ◆ - istniejąca podbudowa

Konstrukcja nawierzchni zatok autobusowych

- ◆ **8 cm** - kostka betonowa wibroprasowana typu Behaton
- ◆ **3 cm** - podsypka cementowo piaskowa $R_m=1.5$ MPa
- ◆ **25 cm** - mieszanka kamienna bazaltowa lub szarogłazowa 0/63
- ◆ **20 cm** - warstwa wzmacniająca stabilizacja cementowo – piaskowa $R_m=5$ MPa

4.4. ODWODNIENIE

W ramach przedmiotowego opracowania projektuje się odwodnienie jezdni przy zatoce autobusowej nr 1 przy pomocy wpustu deszczowego odwodnienia liniowego z rusztem żeliwnym połączonego z istniejącą studzienką kanalizacji deszczowej. Przykanaliki wykonać z rur PVC SN8 średnicy 150 mm. Przykanalik układać na warstwie podsypki piaskowej gr 20 cm oraz wykonać zasypkę piaskową grubości 20 cm. Nad przykanalikiem odtworzyć podbudowę jezdni zgodnie ze scematem jak dla zatok autobusowych.

5. ROBOTY ZIEMNE.

Roboty ziemne obejmują swoim zakresem prace przy korytowaniu zatok autobusowych i wykonaniu przykanalika odwodnienia. Dno koryta należy dokładnie wyrównać, wyprofilować do zadanych spadków oraz dodatkowo zagęścić. W trakcie robót ziemnych, wykop korytowy należy chronić przed nadmiernym zawilgoceniem i zapewnić odprowadzenie wody opadowej. W przypadku dopuszczenia do zalania koryta i pogorszenia się wytrzymałości podłoża, Wykonawca naprawi podłoże na koszt własny.

Roboty ziemne należy prowadzić sposobem ręcznym i mechanicznym, zachowując szczegółowe warunki podane w normie PN - S - 02205:1998.

W miejscach zbliżeń do słupów energetycznych a także sieci uzbrojenia podziemnego prace ziemne prowadzić ręcznie. Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się z zbiorczym planem uzbrojenia terenu .

6. WYTYCZNE REALIZACJI ROBÓT.

Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się z planszą uzbrojenia terenu. Na wszystkich urządzeniach sieci podziemnych uzbrojenia ulicznego, należy dokonać

wysokościowej regulacji do rzędnej projektowanej niwelety jezdni lub zatoki. Szczególną uwagę należy zwrócić na podniesienie włączów skrzynek zaworów wodociągowych.

Roboty prowadzone w pasie drogowym wymagają zabezpieczenia i oznakowania znakami ostrzegawczymi.

Opracował:

mgr inż. Arkadiusz Żurkowski