

RODZAJ OPRACOWANIA:

Uproszczona dokumentacja


REMONT PLACU MANEWROWEGO I ZJAZDÓW PRZED BUDYNKIEM OSP W CHORZĘCINIE GM. TOMASZÓW MAZ.

Investor: **Urząd Gminy w Tomaszowie Maz.**
Ul. Prez. I. Mościckiego 4
97-200 Tomaszów Maz.

Branża: **Drogowa**

Wykaz działek, przez które przebiega inwestycja

Obręb	Nr działki
Chorzęcin	241, 138

Opracował	Data opr.	Podpis
inż. Piotr Fijałkowski	.02.2009	

Luty 2009

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA	str. Nr 2
I. Opis do projektu zagospodarowania terenu	str. Nr 3
1. Przedmiot inwestycji	str. Nr 3
2. Istniejący stan zagospodarowania terenu	str. Nr 3
3. Opos projektowanych zmian zagospodarowania terenu	str. Nr 3
4. Inne dane	str. Nr 4
Projekt zagospodarowania terenu – Mapa	str. Nr 5
II. Opos techniczny	str. Nr 6
1. Podstawa opracowania	str. Nr 6
2. Zakres opracowania	str. Nr 6
3. Stan istniejący	str. Nr 7
3.1. Charakterystyka terenu	str. Nr 7
3.2. Przekrój poprzeczny	str. Nr 7
3.3. Odwodnienie	str. Nr 7
3.4. Stan istniejący nawierzchni	str. Nr 7
3.5. Warunki gruntowo – wodne	str. Nr 7
3.6. Urządzenia nad i podziemne	str. Nr 8
4. Charakterystyka techniczna	str. Nr 8
4.1. Podstawowy zakres	str. Nr 8
4.2. Parametry techniczne drogi	str. Nr 8
4.3. Przekrój normalny	str. Nr 9
4.4. Odwodnienie	str. Nr 10
5. Urządzenia obce	str. Nr 11
6. Bezpieczeństwo i higiena pracy	str. Nr 11
7. Wpływ na środowisko	str. Nr 12
III. Część rysunkowa	str. Nr 13
Nr. rys. K1 Rys. konstrukcyjny	str. Nr 14

I OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest remont dwóch zjazdów i placu manewrowego położonego przed budynkiem OSP w Chorzęcinie, gmina Tomaszów Maz.

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

W chwili obecnej plac manewrowy przed budynkiem OSP utwardzony jest płytami sześciokątnymi typu Trylinka.

Do budynku z placu jest dostęp przez drzwi i wrota garażowe.

Tereny, na których będzie przebiegał remont układu komunikacyjnego znajdują się uzbrojenia podziemne: przyłącze wodociągowe, kabel teletechniczny – teren uzbrojony. Obecnie układ komunikacyjny w dostatecznym stanie technicznym, występują sfaldowania warstwy ścieralnej, co powoduje zastoiska wody. Odprowadzenie wód opadowych odbywa się powierzchniowo do rowów przydrożnych odparowujących, które są w znacznej części zamulone. Przepusty pod istniejącymi zjazdami niedrożne - nie spełniają swej funkcji.

3. Opis projektowanych zmian zagospodarowania terenu działek

Projektuje się remont układu komunikacyjnego – placu manewrowego, zjazdów, poprawienie odprowadzania wód opadowych w celu wyeliminowania zastoisk wodnych.

Na placu manewrowym zostanie wykonana nowa warstwa ścieralna z wibroprasowanej kostki brukowej gr. 8cm układanej na podbudowie z kruszywa łamanego. Z części placu zostanie wydzielony chodnik dla pieszych o nawierzchni z kostki brukowej wibroprasowanej gr. 6cm stanowiący łączniki pomiędzy już istniejącymi ciągami dla pieszych.

Poprawiony zostanie system odprowadzenia wód opadowych z placu manewrowego poprzez zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych, wykonanie odmulenia istniejących rowów przydrożnych

odparowujących. Na zjazdach zaprojektowano przepusty żelbetowe zakończone ściankami czołowymi.

W wyniku projektowanego remontu zostaną również wyremontowane schody stanowiące wejścia do budynku OSP.

Wszystkie roboty związane z przedmiotowym remontem przebiegać będą w starym śladzie.

4. Inne dane

Projektowana inwestycja nie wywołuje niekorzystnego wpływu na środowisko, a osoby tam przebywające nie są poddane działaniom warunków szkodliwych, które mogłyby mieć niekorzystny wpływ na ich zdrowie (hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne i promieniowanie).

Inwestycja nie powoduje ograniczenia użytkowania terenów sąsiednich zgodnie z ich przeznaczeniem.



Opracował:

II OPIS TECHNICZNY

REMONT PLACU MANEWROWEGO I ZJAZDÓW PRZED BUDYNKIEM OSP W CHORZĘCINIE GM. TOMASZÓW MAZ.

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Niniejsze opracowanie sporządzone zostało na zlecenie Gminy Tomaszów Maz. z siedziba w Tomaszowie Maz. ul. Prez. I. Mościckiego 4.

Podstawą stanowiącą wykonanie niniejszego opracowania były następujące materiały:

- Zlecenie i uzgodnienia z Inwestorem
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500.
- „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Pomiary inwentaryzacyjne i wizje lokalne

2. ZAKRES OPRACOWANIA.

Opracowaniem objęto dwa zjazdy i plac manewrowy zlokalizowany przed budynkiem OSP w Chorzęcinie.

W zakres inwestycji wchodzi roboty drogowe tj.

- wykonanie warstwy ścieralnej z kostki betonowej wibroprzysowanej gr 8cm na placu manewrowym,
- wykonanie chodników z kostki brukowej betonowej gr. 6cm,
- remont istniejących zjazdów polegający na ułożeniu nowych przepustów ze ściankami czołowymi,
- remont schodów wejściowych prowadzących do budynku OSP
- odmulenie istniejących rowów przydrożnych wraz ze umocnieniem ich skarp i dna płytami ażurowymi typu Meba

Na załączonych mapach w skali 1:500 „PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU” pokazano usytuowanie projektowanych zmian.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1. CHARAKTERYSTYKA TERENU

Planowana inwestycja realizowana będzie przed budynkiem Ochotniczej Straży Pożarnej w Chorzęcinie gm. Tomaszów Maz.

Do placu manewrowego jest bezpośredni dostęp z drogi gminnej realizowany poprzez dwa zjazdy.

3.2. PRZEKRÓJ POPRZECZNY

Parametry techniczne istniejącego placu manewrowego, objętego niniejszym opracowaniem są następujące:

- jezdnie placu manewrowego o nawierzchni z płyt betonowych typu Trylinka,
- spadki poprzeczne jednostronny ~ 2,0%
- spadek podłużny ~ 1,5%
- pobocza gruntowe ~ 0,80m

3.3. ODWODNIENIE

Plac manewrowy nie posiada kanalizacji deszczowej. Wody deszczowe odprowadzane poprzez spadki podłużne i poprzeczne do przydrożnego rowu odparowującego.

3.4. STAN ISTNIEJĄCY NAWIERZCHNI

Nawierzchnia placu manewrowego jest w dostatecznym stanie technicznym. W nawierzchni są widoczne sfałdowania, spękania, wykruszenia warstwy ścieralnej.

3.5. WARUNKI GRUNTOWO – WODNE

Podłoże gruntowe projektowanego remontu zbudowane jest głównie z piasków drobno i średnioziarnistych, glin piaszczystych. Woda gruntowa na głębokości mniejszej niż konstrukcja. Na terenie objętym opracowaniem występują korzystne

warunki gruntowe i wodne dla budownictwa drogowego. Kategoria geotechniczna - pierwsza

3.6. URZĄDZENIA NAD I PODZIEMNE

W projektowanego remontu zlokalizowane jest następujące uzbrojenie:

- kabel telefoniczny
- wodociąg

Lokalizacja uzbrojenia widoczna na planie zagospodarowania terenu.

4. CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

4.1. PODSTAWOWY ZAKRES

Podstawowy zakresem inwestycji polegającej na remoncie placu manewrowego i istniejących zjazdów jest:

- wykonanie nowej warstwy ścieralnej z kostki brukowej wibroprasowanej gr. 8cm na podbudowie tłuczniowej,
- odmulenie istniejących rowów przydrożnych odparowujących,
- ułożenie nowych rur żelbetowych na zjazdach zakończonych ściankami czołowymi,
- wykonanie chodników z kostki brukowej wibroprasowanej gr 6cm,
- remont schodów wejściowych do budynku OSP

4.2. PARAMETRY TECHNICZNE PLACU MANEWROWEGO, CHODNIKÓW

Parametry projektowe przyjęto w oparciu o „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. Nr. 43, poz. 430,)

- | | |
|--|-------|
| - spadek poprzeczny placu manewrowego jednostronny | 1,5% |
| - spadek podłużny placu manewrowego | 0,5% |
| - pobocza gruntowe | 0,75m |

- spadek na chodnikach jednostronny
- schody wejściowe

szer. stopnia 35cm
wys. stopnia 17,5cm

4.3. PRZEKRÓJ NORMALNY PLACU MANEWROWEGO, CHODNIKÓW

Przekrój normalny placu manewrowego obejmuje wykonanie robót drogowych i odwodnienie dla rozwiązania docelowego.

Plac manewrowy, zjazd

Lokalizację zjazdów pokazano na planie zagospodarowania terenu. Na rysunku konstrukcyjnym pokazano sposób wykonania zjazdów.

Szerokości jezdni zjazdów 4,5m, przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wyokrąglic łukiem o promieniu 5,0m. Zjazdy od zewnętrznej strony i wzdłuż krawędzi jezdni ograniczyć krawężnikiem betonowym 15x30x100cm na ławie betonowej z oporem z bet. C12/15 (B15). Górna część krawężnika w poziomie nawierzchni zjazdu. Spadki nawierzchni placu manewrowego przed wrotami garażowymi dostosować do nich w taki sposób, aby nie było utrudnione otwieranie.

Konstrukcja nawierzchni placu manewrowego, zjazdów		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość
1	2	3
1.	Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej wibroprasowanej	8 cm
2.	Podsypka cem – piaskowa 1:4	3 cm
3.	Podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie wg PN – S - 06102	5 cm
4.	Podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie wg PN – S - 06102	20cm
Razem konstrukcja nawierzchni		36cm

Chodnik

Projektuje się chodnik o szer. 1,5-2,00m z betonowej kostki brukowej wibroprasowanej (kształt dwuteowy). Kolor kostki czerwony, grubość 6cm. Chodnik w obramieniu z obrzeży betonowych wibroprasowanych 6x20cm ustawiane na podsypce cem-piaskowej. Od strony placu manewrowego projektuje się krawężnik betonowy wibroprasowane 15x30x100cm na ławie betonowej z oporem z bet. C12/15 (B15).

Konstrukcja nawierzchni chodników		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość
1	2	3
1.	Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej wibroprasowanej kolor czerwony	6 cm
2.	Podsypka cem – piaskowa 1:4	3 cm
3.	Grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$	10 cm
Razem konstrukcja nawierzchni		19cm

Schody wejściowe do budynku, obłożenie drzewa

Schody wejściowe do budynku wykonać należy z palisady typu Ring $\varnothing 11 \times 40\text{cm}$. Słupki palisady ustawiać na ławie betonowej z bet C12/15. Nawierzchnia stopni schodów z kostki brukowej betonowej gr. 6cm układanej na podsypce cem-piaskowej 1:4.

Drzewo rosnące przy krawędzi placu manewrowego należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem poprzez obłożenie go palisadą betonową typu Ring $\varnothing 20 \times 90\text{cm}$. Słupki palisady ustawiać na ławie betonowej z bet C12/15

Sposób wykonania schodów i obłożenia drzewa pokazano na rys. konstrukcyjnym.

4.4. ODWODNIENIE

Odwodnienie placu manewrowego, chodników projektuje się jako powierzchniowe, realizowane poprzez odprowadzenie wód opadowych do rowów przydrożnych otwartych odparowujących.

Przepusty pod zjazdami projektuje się wykonać z rur prefabrykowanych żelbetowych $\varnothing 40$. Zakończenie przepustów należy wykonać ścianką czołową.

Istniejący rów należy odmulić a jego dno i skarpy umocnić płytami ażurowymi typu Meba 10x40x60cm. Przestrzenie w płytach ażurowych należy wypełnić humusem. Parametry rowów po odmuleniu:

- szer. dna. min 40cm
- nachylenie skarp 1:1;
- głębokość min 80cm

W celu polepszenia odprowadzenia wody opadowej do rowu przydrożnego w najniższej części placu manewrowego zaprojektowano ściek betonowy 50x60x15cm ustawiony na podsypce cem-piaskowej i ławie betonowej z oporem z bet. C12/15. Ścieki połączyć z rowem.

5. URZĄDZENIA OBCE

W ciągu projektowanej inwestycji zlokalizowane są urządzenia obce opisane w pkt 3.6 i istniejącym stanie zagospodarowania.

Kabel telefoniczny przechodzący przez plac manewrowy na całej długości osłonić rurami dwudzielnymi Arot A100/PS. Rury ułożyć w taki sposób, aby końce wystawały minimum 0,50m poza krawędź wykonywanych robót. Końce zabezpieczyć pianką poliuretanową.

6. BEZPIECZEŃSTWO I HIGIENA PRACY

Ze względu na realizację inwestycji należy zwrócić uwagę na to, aby:

- pracownicy w czasie przebywania na budowie powinni być ubrani w pomarańczowe kamizelki ostrzegawcze,
- zabezpieczenie i oznakowanie robót należy utrzymać przez cały okres remontu,

Oznakowanie prowadzonych robót związanych z wykonaniem zjazdów (Pas drogowy) wykonać należy zgodnie z zatwierdzonym Projektem Organizacji Ruchu na czas robót.

Przed rozpoczęciem robót, które wymagają wprowadzenia zmian w istniejącej organizacji ruchu, Wykonawca powinien przedstawić zatwierdzony projekt organizacji ruchu na czas remontu.

Każda zmiana istniejącej organizacji ruchu, wymaga odrębnego projektu, opartego na harmonogramie robót i uzgodnionego z Zarządem terenu, Organem zarządzającym ruchem oraz Policją.

W zależności od postępu robót, projekt organizacji ruchu powinien być na bieżąco aktualizowany przez Wykonawcę.

Podstawowym wymaganiem jest zapewnienie na czas prowadzenia remontu minimalizacja ograniczeń i utrudnień dla indywidualnego ruchu lokalnego, ruchu tranzytowego, komunikacji zbiorowej i ruchu pieszego.

Tam, gdzie to możliwe i nie zagraża bezpieczeństwu, należy dążyć do udostępnienia dla ruchu zawężonego przekroju jezdni, z zachowaniem wymaganej skrajni.

7. WPŁYW NA ŚRODOWISKO

Inwestycja będzie mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów i bezpieczeństwo pieszych.

Docelowa eksploatacja po remoncie spowoduje złagodzenie uciążliwości środowiskowych tj:

- zmniejszenie hałasu powstającego podczas ruchu pojazdów – równa nawierzchnia jest cichsza i zwiększa płynność ruchu,
- zmniejszenie ilości zanieczyszczeń gazowych ze spalin samochodowych dzięki upłynnieniu ruchu pojazdów,
- uporządkowanie spływu wód opadowych,
- przeprowadzenie segregacji powstałych odpadów po rozbiórkach i pracach budowlanych,

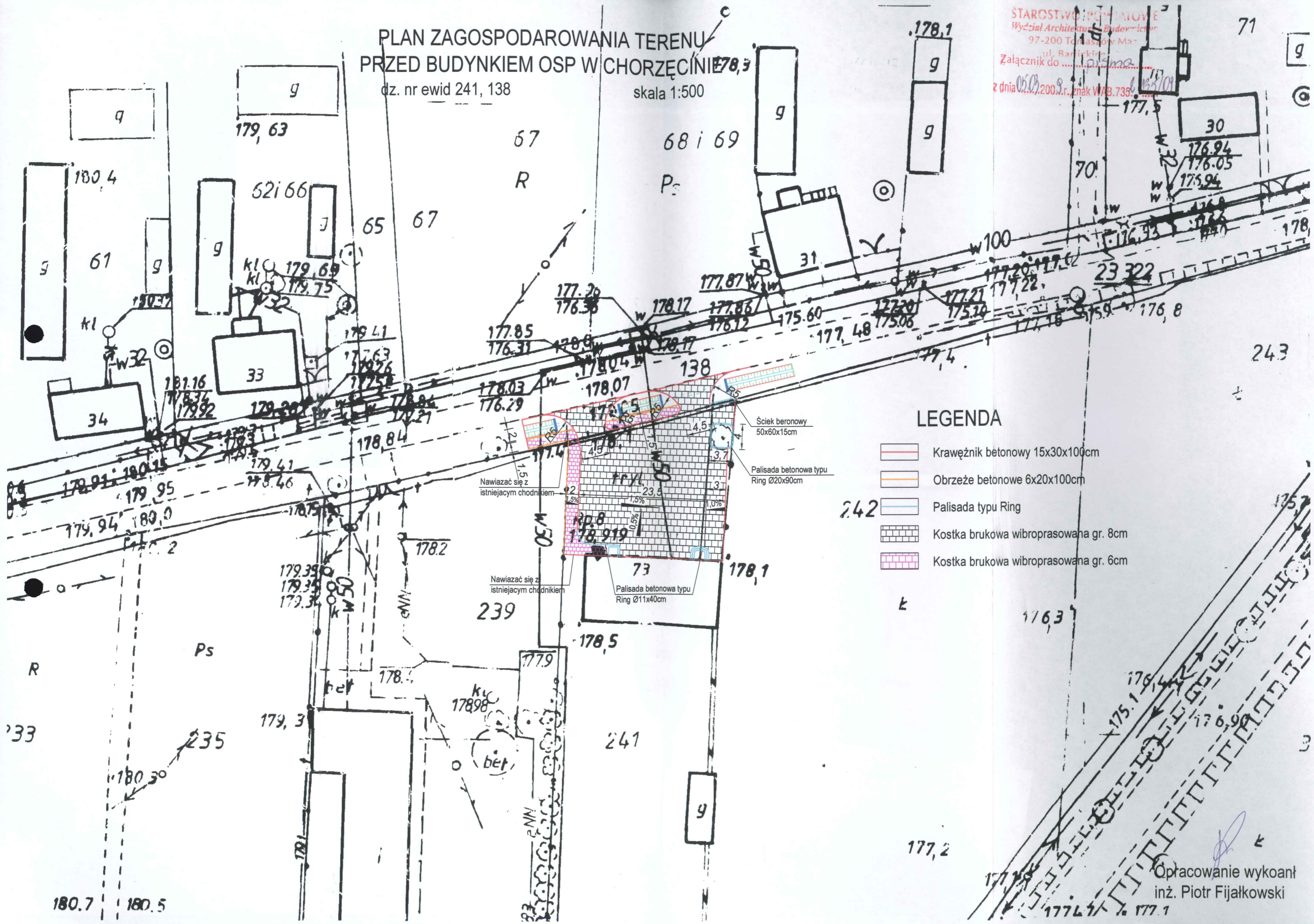
Inwestycja nie oddziałuje niekorzystnie na środowisko.


Opracował

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU
PRZED BUDYNKIEM OSP W CHORZĘCINIE
dz. nr ewid 241, 138 skala 1:500

STAROSTWO POWIATOWE
Wydział Architektury Budowlanej
97-200 Tomaszów Maz.
ul. Barlickiego
Załącznik do ...
z dnia 05.03.2009 r. znak WAB.735



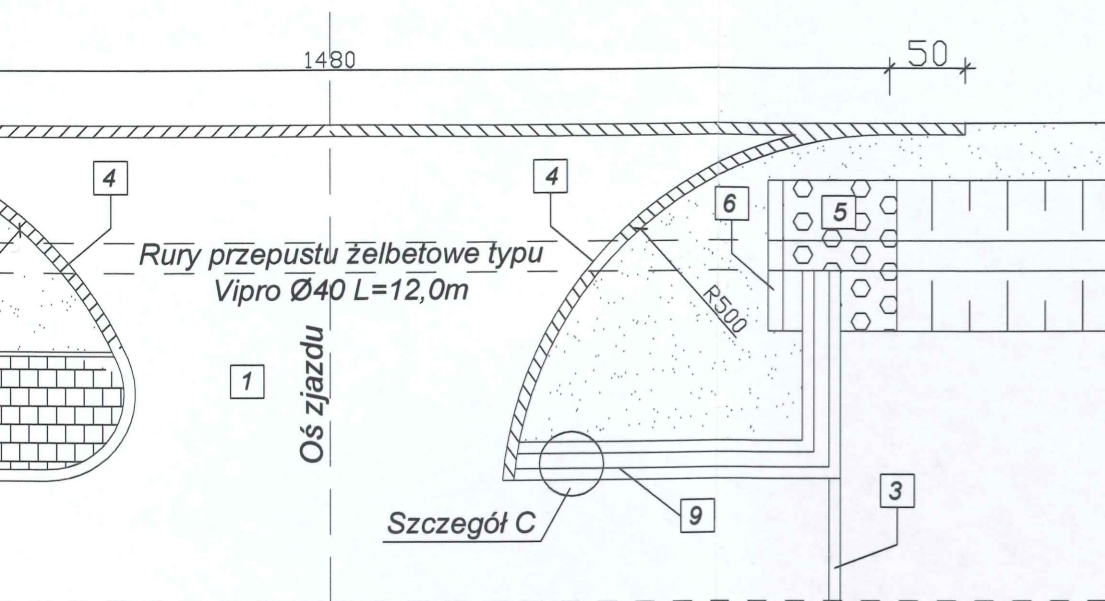
LEGENDA

- Krawężnik betonowy 15x30x100cm
- Obrzeże betonowe 6x20x100cm
- Palisada typu Ring
- Kostka brukowa wibroprasowana gr. 8cm
- Kostka brukowa wibroprasowana gr. 6cm

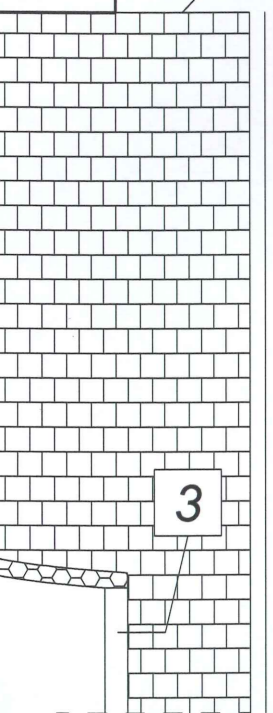
Opracowanie wykoant
inż. Piotr Fijałkowski

LEGENDA

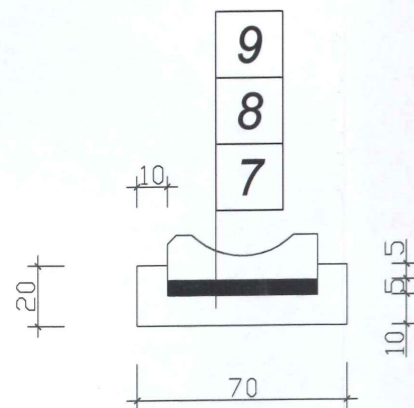
1. Kostka betonowa wibroprasowana gr 8cm
2. Kostka betonowa wibroprasowana gr 6cm
3. Krawężnik betonowy wibroprasowany 15x30x100cm wystający
4. Krawężnik betonowy wibroprasowany 15x30x100cm w poziomie powierzchni
5. Umocnienie dna i skarp rowu płytami azurowymi typu Meba
6. Ścianka betonowa przepustu
7. Ława betonowa z bet. C12/ 15 (B15)
8. Podsyпка cem-piaskowa gr. 3cm 1:4
9. Płyta ściekowa betonowa 50x60x15cm
10. Podbudowa z kruszywa łamanego gr 25cm
11. Grunt stabilizowany cementem gr. 10cm o $R_m=2,5MPa$
12. Obrzeża betonowe wibroprasowane 6x20x100cm
13. Palisada typu Ring $\varnothing 11x40cm$
14. Grunt G1



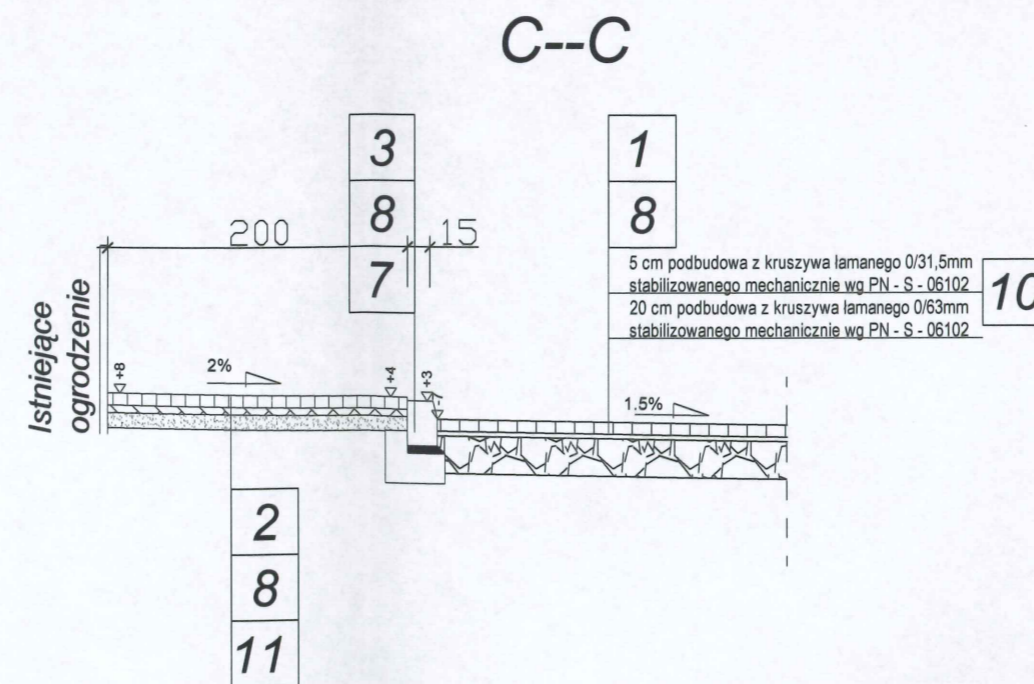
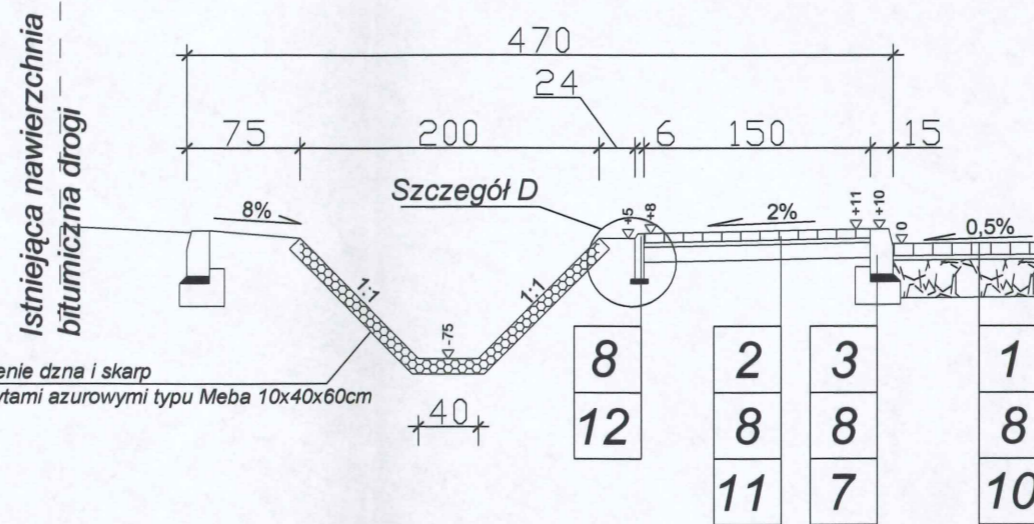
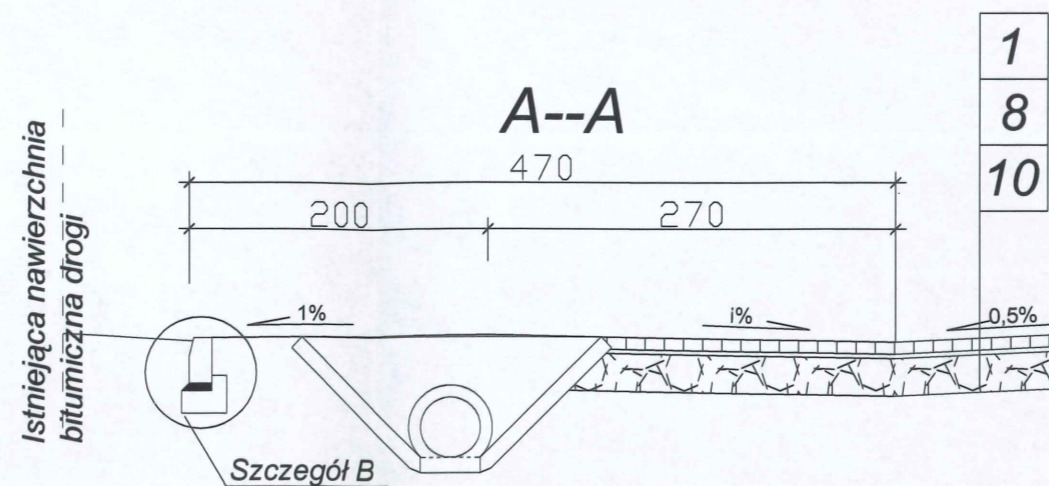
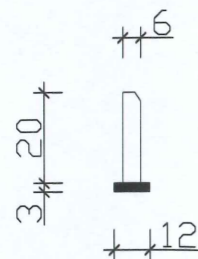
Łącząc się do istniejącego
kanału



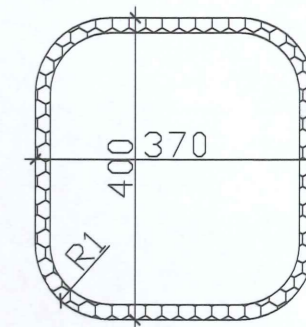
Szczegół C
skala 1:25



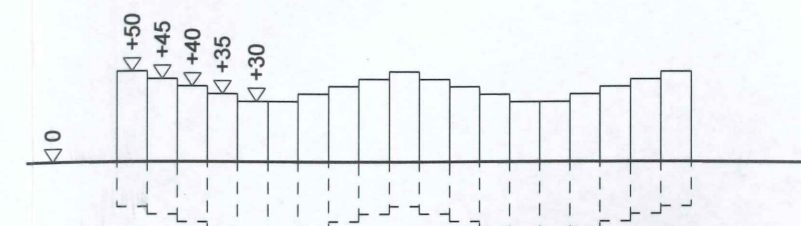
Szczegół D
skala 1:25



Obłożenie drzewa palisadą typu Ring
skala 1:100

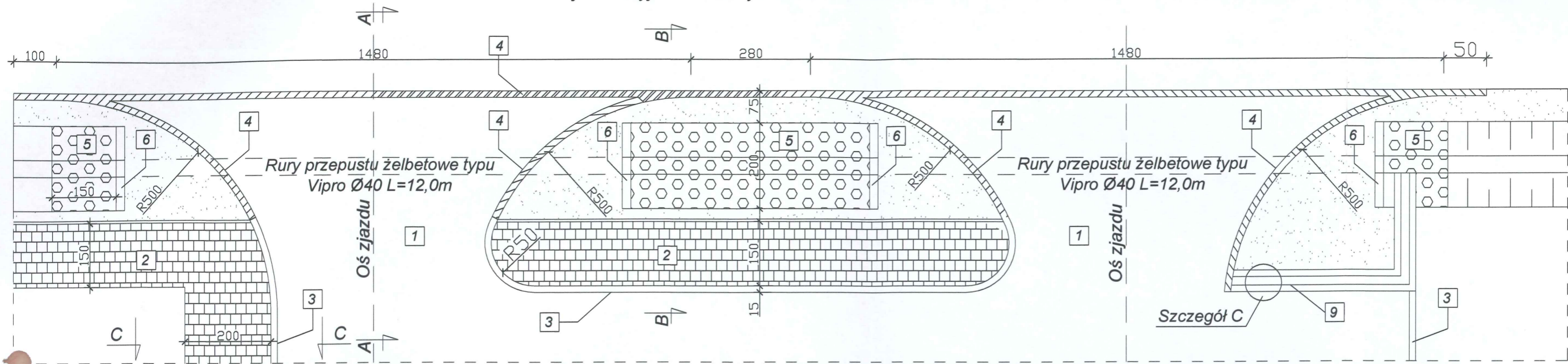


Wysokosciowe rozmieszczenie palisady
typu Ring $\varnothing 20 \times 90cm$ skala 1:50

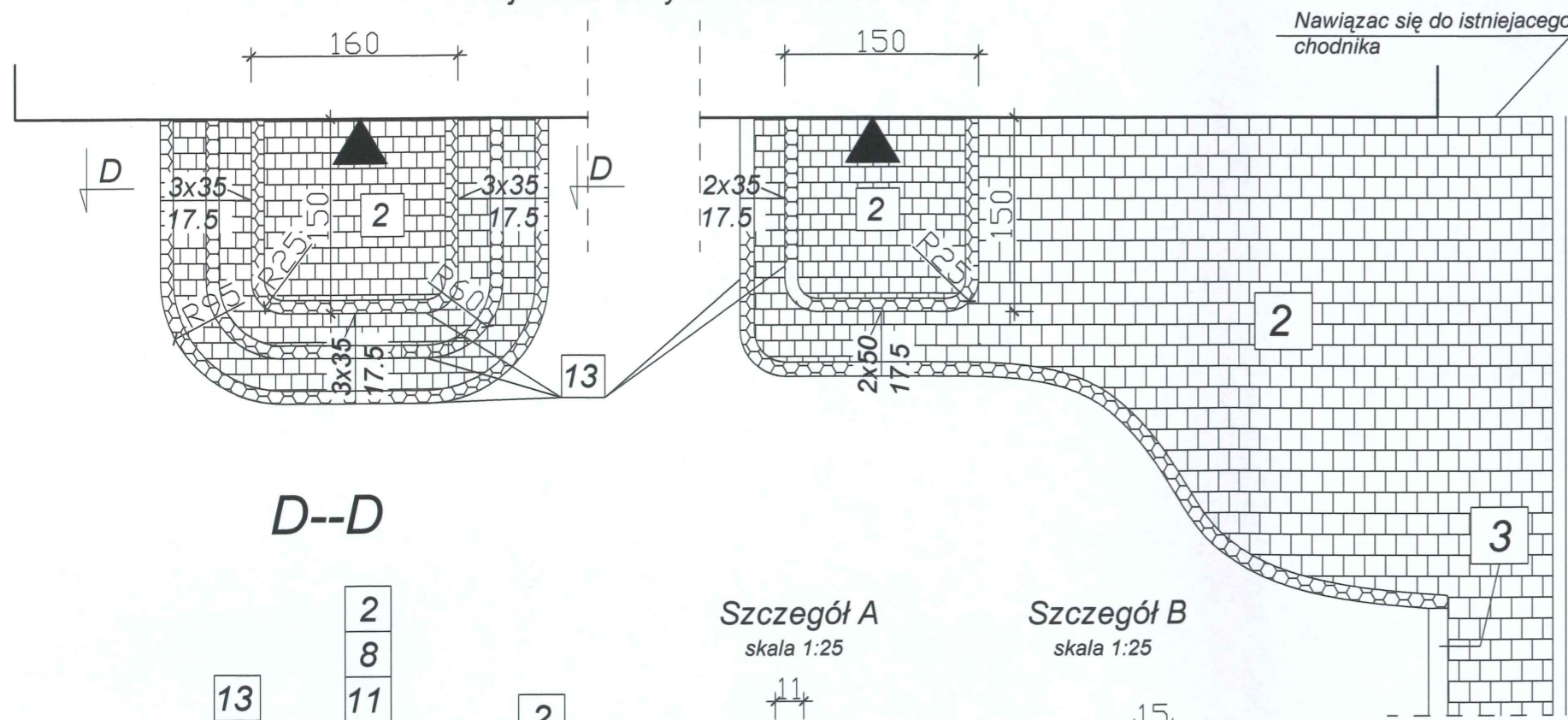


Opracowanie wykonał
inż Piotr Fijałkowski

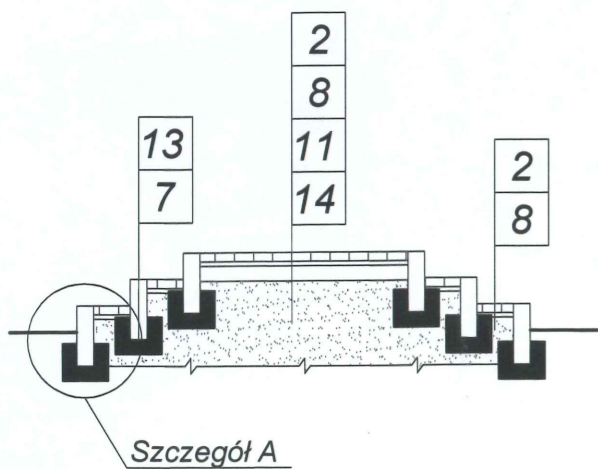
Wjazd - wyjazd do budynku OSP skala 1:100



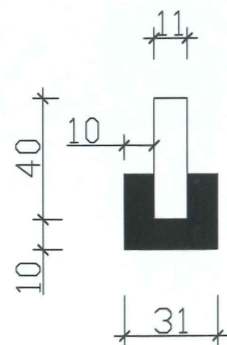
Wejścia do budynku OSP skala 1:50



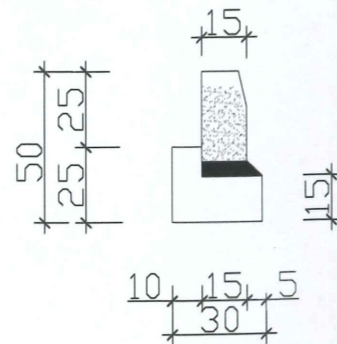
D--D



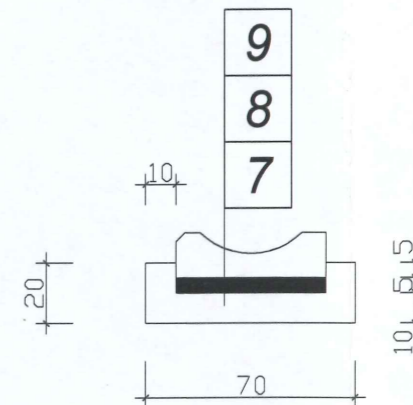
Szczegół A skala 1:25



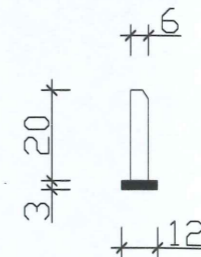
Szczegół B skala 1:25



Szczegół C skala 1:25



Szczegół D skala 1:25



5 Umocnienie dna i skarp rowu płytami azurowymi typu Meba 10x40

Istniejąca nawierzchnia bitumiczna drogi

Istniejąca nawierzchnia bitumiczna drogi

Istniejące ogrodzenie

2
8
11