

OPIS PROJEKTU BUDOWLANEGO CZEŚĆ DROGOWA

Remont i przebudowa rynku miejskiego wraz z infrastrukturą techniczną
i zagospodarowaniem terenu - ETAP I na dz. nr ewid. 144, 145, 146 obręb 2 Myślibórz
przy ul. Rynek im. Jana Pawła II w Myśliborzu

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- zlecenie Inwestora,
- aktualna mapa do celów projektowych,
- decyzja lokalizacji inwestycji celu publicznego,
- warunki konserwatorskie wydane w czerwcu 2019 r.
- inwentaryzacja budowlana wykonana w marcu 2019 r.,
- koncepcja wykonana w maju 2019r.
- 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);

2. ZAKRES OPRACOWANIA

Tematem opracowania jest remont i przebudowa rynku miejskiego – ETAP I. Zakres opracowania nie zmienia istniejącej funkcji rynku. Zakres opracowania ETAP I obejmuje centralną część rynku oraz wschodni ciąg pieszo-jezdny do linii pierzei wschodniej. zlokalizowaną na działkach nr ewid. 144, 145 i 146 – wg rys. proj. zagospodarowania terenu.

Opracowanie części drogowej obejmuje:

Przebudowę istniejącego układu komunikacyjnego na ul. Jana Pawła II w Myśliborzu.

3. OPIS ZAGOSPODAROWANIA TERENU - STAN ISTNIEJĄCY

Warunki geotechniczne ustalone na podstawie badań geotechnicznych zalicza się do I kategorii geotechnicznej w prostych warunkach gruntowych. Woda gruntowa wystąpiła w 1 otworze na głębokości 2,58 m. Od góry występują grunty antropogeniczne - nasypy do głębokości ~ 2,0 poniżej grunty spoiste z przewarstwieniami gruntów niespoistych – piaski.

Nawierzchnia placu to masa bitumiczna położona na historycznej nawierzchni brukowej. Na ulicy występuje oznakowane pionowe i oznakowanie poziome, dodatkowo w Rynku wokół placu centralnego wyznaczono miejsca postojowe.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Projektuje się przebudowę istniejącego Placu w sposób umożliwiający mieszkańcom większy dostęp do terenu oraz umożliwienie organizacji obchodów rocznic, imprez kulturalnych, jarmarków w całej przestrzeni placu. W tym celu teren objęty zakresem opracowania przewiduje ujednolicenie nawierzchni i wykonanie warstwy ścieralnej z kamienia naturalnego. Istniejące nawierzchnie z kostki kamiennej, płytek betonowych, betonu cementowego, betonu asfaltowego wraz z elementami liniowymi należy rozebrać. Do ponownego wbudowania należy użyć materiały kamienne (kostka oraz krawężniki). Wymiary nowych elementów kamiennych w tolerancji wymiarowej zgodnej z deklaracją producenta oraz w uzgodnieniu z Inżynierem.

Plac oraz drogi odwadniane do odwodnień liniowych oraz wpustów deszczowych, kanalizację deszczową (szczegóły rozwiązania wg branży sanitarnej). Połączenie istniejącej nawierzchni z nową projektowaną poprzez ułożenie opornika kamiennego.

Zmiana stałej organizacji ruchu wg odrębnego opracowania.

Zaprojektowano przebudowę i rozbudowę istniejącego trawnika - wg br. zieleń. Po środku centralnego placu zostanie zlokalizowana podświetlana fontanna w płaszczyźnie posadzki placu.

Przekrój - konstrukcja.

Nawierzchnie pod ruch kołowy oraz w miejscach możliwego wjazdu (teren placu) zaprojektowano z kostki kamiennej oraz płyt kamiennych grubości ~ 8 cm. Nawierzchnie obecnych dróg po rozbiórce mas bitumicznych planuje się pozostawić.

Konieczne naprawy oraz uzupełnienie spoin pomiędzy kamieniem naturalnym wykonać za pomocą grysu kamiennego # 0/4 lub 0/5 mm.

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano jako rozbieralną. Poszczególne warstwy konstrukcji nawierzchni przedstawiają się następująco:

Nawierzchnie placu z kostki i płytek kamiennych pod ruch kołowy:

- podłoże stabilizowane spoiwem hydraulicznym C_{1,5/2} gr. 15 cm
- kruszywo kamienne łamane 0/31,5 mm stabilizowane mechanicznie gr. 20 cm,
- kostka kamienna / płyty grubości ~8 cm, układane na podsypce cementowo-piaskowej grubości 3-5 cm,

Nawierzchnie z kostki kamiennej pod ruch pieszey:

- podłoże stabilizowane spoiwem hydraulicznym C_{1,5/2} gr. 10 cm
- kruszywo kamienne łamane 0/31,5 mm stabilizowane mechanicznie gr. 10 cm,
- kostka kamienna / płyty grubości ~8 cm, układane na podsypce cementowo-piaskowej grubości 3-5 cm,

Nawierzchnię należy ułożyć ze spadkiem w kierunku odwodnienia liniowego zgodnie z rysunkiem nr 1.

Wtórny moduł odkształcenia podłoża pod drogami manewrowymi, miejscami postojowymi i placem powinien wynosić nie mniej niż 80 MPa Ev2 przy wskaźniku nośności max. 2,2 – badanie nośności wykonywać na warstwie wzmocnienia.

Należy przeprowadzić wstępne badanie nośności i ugięcia podłoża. W przypadku stwierdzenia po dogęszczeniu podłoża nośności poniżej 40 MPa należy zwrócić się wraz z wynikami badań o przeanalizowanie konieczności i sposobu wzmocnienia.

Krawężnik ułożyć na ławie betonowej z betonu C12/15 cm i podsypce cementowo-piaskowej grubości 5 cm. Dopuszcza się układanie krawężnika bezpośrednio na ławie pod warunkiem zwiększenia o 5 cm grubości ław poniżej posadowienia elementów liniowych.

Podłoże i warstwy konstrukcyjne jezdni zagęścić przy optymalnej wilgotności.

Infrastruktura podziemna:

Projekt zakłada przebudowę nawierzchni bez większych różnic wysokościowych od stanu istniejącego i nie stwierdza się kolizji wysokościowych z istniejącą infrastrukturą podziemną.

Przed rozpoczęciem robót związanych z korytowaniem wykonać ręcznie przekopy próbne, w momencie stwierdzenia nienormatywnego przykrycia kabla lub 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.

UWAGI KOŃCOWE:

- Wszystkie wyroby budowlane powinny posiadać atesty ITB i PZH, oraz być dopuszczone do stosowania w budownictwie na terenie RP;
- 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.

Opracował
mgr inż. Robert Paciorek