

OPIS TECHNICZNY

PROJEKTU PRZEBUDOWY CMENTARZA KOMUNALNEGO przy ul. Kopernika na dz. nr 1243 w Drezdenku CZĘŚĆ DROGOWA

I. PODSTAWA OPRACOWANIA.

1. Zlecenie Inwestora;
2. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500;
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. 2016 poz. 124; Dz. U. 2019 poz. 1643);
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczególnych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017 poz. 784);
5. Wizja lokalna;

II. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

Przedmiot opracowania branży drogowej obejmuje wykonanie budowy dróg wewnętrznych , budowę ciągów pieszych oraz alejek spacerowych pełniących funkcję obsługi cmentarza komunalnego dla zadania :

PRZEBUDOWA CMENTARZA KOMUNALNEGO przy ul. Kopernika na dz. nr 1243 Drezdenku

III. STAN ISTNIEJĄCY, POŁOŻENIE TERENU.

Planowana inwestycja znajduje się zachodniej części Drezdenka.

W stanie istniejącym działka, na której przeprowadzona zostanie inwestycja jest częściowo zagospodarowana (istniejący cmentarz). Teren znajduje się na wysokości od 70 do 74,5 m n.p.m.

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 należy wykonać zgodnie z branżą architektoniczną.

Projektowane drogi, alejki na cmentarzu komunalnym

Projektuje się wykonanie dróg o konstrukcji dopuszczających ruch kołowy oraz alejek spacerowych. Projektowane drogi należy wykonać o szerokości 4,5 m, 2,5m, 2,0m oraz 1,5 m o nawierzchni asfaltowej, z kostki kamiennej, klinkieru brukowego oraz mineralne. Obramowanie nawierzchni z kostki kamiennej należy wykonać za pomocą opornika kamiennego 8x25 cm oraz 6x25 cm przy kolumbariach wykonanych na ławie betonowej, natomiast nawierzchnie bitumiczne bezkrawężnikowo. Projektowane alejki spacerowe o nawierzchni z kostki kamiennej należy obramować obrzeżem kamiennym 8x25 cm.

2. Przekrój – konstrukcja.

Poszczególne warstwy konstrukcji placu przedstawiają się następująco:

Konstrukcja dróg wewnętrznych bitumicznych:

- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C_{90/3}, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, o grubości 20 cm.
- warstwa wiążąca – AC 16 W 50/70, grubości 5 cm;
- warstwa ścieralna – AC 11 S 50/70, grubości 4 cm;

Konstrukcja nawierzchni drogi wewnętrznej z kostki kamiennej:

- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C_{90/3}, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, o grubości 20 cm.
- kostka kamienna grubości 10 cm, układana na podsypce z piasku ostrego #0/2 – 0/4 mm gr. 3-5 cm.
-

Konstrukcja nawierzchni z klinkieru brukowego ruch kołowy:

- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C_{90/3}, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, o grubości 20 cm,
- klinkier brukowy grubości 5 cm naprzemiennie z kostką kamienną 10 cm, układana na podsypce z piasku ostrego #0/2 – 0/4 mm gr. 5-7 cm. - układ wg br. architektura

Konstrukcja nawierzchni z klinkieru brukowego ruch pieszy:

- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C_{90/3}, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, o grubości 10 cm,
- klinkier brukowy grubości 5 cm naprzemiennie z kostką kamienną 10 cm, układana na podsypce z piasku ostrego #0/2 – 0/4 mm gr. 5-7 cm. - układ wg br. architektura

Konstrukcja nawierzchni mineralnej:

- podbudowa zasadnicza – mieszanka kruszywa niezwiązanego C_{90/3}, 0/31,5 stabilizowana mechanicznie, o grubości 15 cm.

- Mieszanka kruszyw naturalnych - warstwa dynamiczna - 5 cm
- Warstwa ścieralna - kruszywo mineralne mieszanka - 3 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.

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.

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.

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 uzgodnić z projektantem.

Opracował