

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Opis techniczny

1. Tytuł opracowania	3
2. Inwestor	3
3. Zamawiający	3
4. Podstawa opracowania	4
5. Przedmiot opracowania	4
6. Podstawowe dane techniczne projektowanego obiektu	4
7. Charakterystyka ogólna obiektu	5
7.1. Stan projektowany	5
8. Tyczenie obiektu	6
9. Znaki pomiarowe	6
10. Elementy wyposażenia	6
10.1. Bariery ochronne	6
10.2. Umocnienie wlotu i wylotu	6
11. Urządzenia obce	7
12. Wymagania dotyczące zastosowanych materiałów	7
13. Uwagi końcowe	7

II. Rysunki

I. OPIS TECHNICZNY

Projekt wykonawczy

Budowa obwodnicy m. Drezdenko na odcinku od skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 156 i 166 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 174

Przejście dla pieszych PP-16 w km 3+995,00 obwodnicy

1. Tytuł opracowania

Projekt wykonawczy budowy obwodnicy m. Drezdenko na odcinku od skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 156 i 166 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 174 – Przejście dla pieszych PP-16 w km 3+995,00 obwodnicy.

2. Inwestor

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze
al. Niepodległości 32
65-031 Zielona Góra

3. Zamawiający

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze
al. Niepodległości 32
65-031 Zielona Góra

4. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania projektu wykonawczego jest:

- 1) Umowa zawarta z Zarządem Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze dotycząca opracowania projektu budowlanego i wykonawczego budowy obwodnicy Drezdenka,
- 2) „Dokumentacja geologiczna określająca warunki geologiczno – inżynierskie dla projektowanej obwodnicy drogowej miasta Drezdenka” opracowana przez GT Projekt z Poznania we wrześniu 2007 r.,
- 3) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43/99 poz. 430,
- 4) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 63 poz. 735,
- 5) Katalog Detali Mostowych, opracowany przez GDDKiA, 2002 rok,
- 6) Polskie normy, ustawy i zarządzenia oraz aprobaty IBDiM.

5. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy przejścia dla pieszych PP-16 w km 3+995,00 obwodnicy w ramach projektu budowy obwodnicy m. Drezdenko na odcinku od skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 156 i 166 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 174.

6. Podstawowe dane techniczne projektowanego obiektu

- położenie obiektu – w km 3+995,00 obwodnicy,
- klasa obciążeń „A” wg PN-85/S-10030,
- kąt skrzyżowania $\alpha = 65^\circ$
- przekrój obwodnicy na obiekcie:

§ pobocze z barierą sztywną BPS/M/1,0	1,10 m
§ jezdnia	2×3,50=7,00 m
§ pobocze z barierą sztywną BPS/M/1,0	1,10 m
§ łącznie	9,20 m

– konstrukcja obiektu:

- § ustrój nośny
 - rama żelbetowa
 - wysokość w świetle 3,05 m
 - szerokość w świetle 5,00 m
 - długość 9,49 m
- § posadowienie – bezpośrednio na podbetonie B15 o gr. 20 cm
- § nawierzchnia na obiekcie
 - warstwa ścieralna – mieszanka SMA 0/9,6, gr. 4 cm
 - warstwa wiążąca – asfalt twardolany, gr. 4 cm
 - warstwa wyrównawcza – beton asfaltowy 0/25, gr. 3÷13 cm
 - warstwa ochronna izolacji z betonu B30, gr. 5 cm
 - izolacja z papy zgrzewalnej, gr. 0,5÷1,0 cm

7. Charakterystyka ogólna obiektu

7.1. Stan projektowany

Przejście dla pieszych zaprojektowane zostało jako rama żelbetowa o wymiarach w świetle: szerokość 5,0 m, wysokość 3,05 m. Ramę zaprojektowano z betonu klasy B30 zbrojonego stalą BSt500S. Płyta denna ma grubość 50 cm, rygiel 50÷57 cm, a ściany mają po 50 cm. Długość przejazdu gospodarczego wynosi 9,49 m. Na końcach przejazdu zaprojektowano skrzydła żelbetowe, równoległe, każde o długości 6,51 m.

Obiekt posadowiony jest bezpośrednio na gruncie na warstwie podbetonu klasy B15 o grubości 20 cm.

Na obiekcie zaprojektowano płyty przejściowe wykonane z betonu B30, zbrojone stalą BSt500S o długościach 4,0 m.

Na obiekcie znajduje się jezdnia o przekroju daszkowym, o dwóch pasach ruchu po 3,50 m szerokości.

8. Tyczenie obiektu

Tyczenie obiektu wg rysunku z niniejszego projektu – Schematu tyczenia i Widoku ogólnego – stan projektowany. Wyznaczenie elementów podpór oraz pozostałych części mostu według rysunków szczegółowych. W przypadku wystąpienia niezgodności podkładów geodezyjnych lub części niniejszej Dokumentacji Projektowej z warunkami rzeczywistymi należy bezwzględnie porozumieć się z Projektantem.

9. Znaki pomiarowe

Dla oceny prawidłowej pracy obiektu inżynierskiego powinny być przewidziane w szczególności znaki wysokościowe (repery) na obiektach i wodowskazy przy mostach.

Na obiekcie należy umieścić znaki wysokościowe w następujących miejscach:

- na każdym z końców konstrukcji przejazdu – po 3 sztuki.

10. Elementy wyposażenia

10.1. Bariery ochronne

Na obiekcie w ciągu obwodnicy przewidziano stalowe bariery ochronne typu SP-06 po obu stronach drogi o następujących długościach:

- bariera na obiekcie, BPS/M/1,0 – 5,0 m,
- odcinek wzmocniony, SP-06/1 – 8,0 m,
- odcinek przejściowy, SP-06/2 – 32,0 m.

Bariery należy połączyć z barierami drogowymi dochodzącymi do obiektu.

10.2. Umocnienie wlotu i wylotu

Obszary skarp wokół wlotu i wylotu projektuje się umocnione kostką z betonu wibroprasowanego o grubości 6 cm na podbetonie klasy B10 o grubości 10 cm.

Poza obszarem umocnienia kamieniem brukowym skarpy projektuje się umocnić poprzez humusowanie o grubości 10 cm i obsianie trawą.

11. Urządzenia obce

W trakcie prowadzenia robót należy zwrócić szczególną uwagę, czy w poboczach lub skarpach nie znajdują się niezinwentaryzowane kable. W przypadku natrafienia na takowe, należy wykonać przekopy kontrolne i w razie konieczności zabezpieczyć.

12. Wymagania dotyczące zastosowanych materiałów

Wszystkie zastosowane materiały powinny spełniać aktualne wymagania Prawa Budowlanego.

Wybór Producenta oraz typu (rodzaju) elementów wyposażenia należy do Wykonawcy, akceptacji dokonuje Zamawiający.

13. Uwagi końcowe

W przypadku zaistnienia nieprzewidzianych trudności lub stwierdzenia innych warunków niż w dokumentacji projektowej należy niezwłocznie powiadomić Biuro projektów.

Roboty należy prowadzić według specyfikacji.

Całość robót należy prowadzić zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym, polskimi normami, przepisami i warunkami wykonania i odbioru z aktualną sztuką i wiedzą techniczną, pod stałym nadzorem technicznym z zachowaniem przepisów bhp i p.poż.

Opracował:



mgr inż. Robert Palicki