

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU BUDOWLANO-WYKONAWCZEGO

Zatoki autobusowej na przystanku nr 87; ul. Piłsudskiego: skrzyżowanie z ulicą Wojska Polskiego- strona lewa.

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

1. Umowa z Zamawiającym,
2. Podkład geodezyjny w skali 1:500,
3. Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztywnych,
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /Dz. U. Nr 43 z 1999 roku poz. 430 ze zmianami/,
5. Pomiary uzupełniające stanu istniejącego w terenie.

II. STAN ISTNIEJĄCY

Teren opracowania zlokalizowany jest przy ul. Piłsudskiego na przystanku nr 87. Na przedmiotowej zatoce występują liczne nierówności, spękania i deformacje nawierzchni z klinkieru. Krawężniki istniejące są nierówne oraz wyszczerbione. Nawierzchnia bitumiczna chodnika wzdłuż zatoki jest pofalowana i nierówna.

III. ISTNIEJĄCE UZBROJENIE TERENU

Na terenie objętym projektowaniem znajduje się sieć energetyczna, kanalizacja telekomunikacyjna , kanalizacja sanitarna i woda.

IV. ZAKRES OPRACOWANIA

Projekt obejmuje przebudowę zatoki autobusowej wraz remontem peronu.

Zaprojektowano wymianę krawężników oraz nawierzchni wraz z całą konstrukcją zatoki. Przebudowana zatoka sytuacyjnie pozostanie bez zmian natomiast niweleta zatoki zostanie maksymalnie wpisana w istniejący chodnik oraz nawierzchnie ul. Piłsudskiego. Spadek poprzeczny zatoki wynosi 2% w kierunku jezdni. Nawierzchnie chodnika wzdłuż zatoki po ustawieniu nowych krawężników 20x30x100 należy wyremontować. Pas nawierzchni ulicy Piłsudskiego wzdłuż zatoki autobusowej na szerokości 1m należy sfrezować i położyć nową nawierzchnie gr. 5 cm w celu poprawy

równości i lepszego podparcia nawierzchni z kostki brukowej betonowej na zatoce. Istniejącą opaskę w skosie wjazdowym należy rozebrać i za nowoprojektowanym krawężnikiem utworzyć pas zieleni.

V. ELEMENTY PROJEKTOWANE

1. Układ komunikacyjny w planie

Zatoka autobusowa usytuowana jest równolegle do osi jezdni ulicy Piłsudskiego. Nawierzchnia zatoki ograniczona została krawężnikiem betonowym 20x30 na podsypce cem-piaskowej oraz ławie betonowej z oporem od strony peronu natomiast od strony jezdni należy sfrezować nawierzchnie bitumiczną na szerokości 1m wzdłuż zatoki i ułożyć nową nawierzchnie w celu poprawy równości i dokładnego podparcia nawierzchni z kostki. Nawierzchnia zatoki autobusowej zaprojektowana została z kostki brukowej betonowej gr. 16 cm na podsypce cem-piaskowej gr. 3 cm z wypełnieniem spoin zaprawą cementowo-piaskową.

2. Przekroje konstrukcyjne

a) Konstrukcja nawierzchni zatoki autobusowej:

- Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej grubości 16 cm z wypełnieniem spoin zaprawą cem-piaskową,
- Podsypka cementowo- piaskowa 1:4 gr. 3 cm,
- Podbudowa zasadnicza z chudego betonu 9 MPa gr. 20 cm,
- Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. cementem gr. 20 cm,
- W-wa wzmacniająca z gruntu stab. cementem $R_m = 2,5$ MPa- gr. 17 cm,

b) konstrukcja chodnika

- Nawierzchnia chodnika z mieszanki min- bit. gr. 5 cm na całej szerokości wzdłuż zatoki autobusowej

3. Roboty rozbiórkowe

Elementy z rozbiórki(krawężniki, klinkier, destruk) nie nadające się do ponownego wbudowania należy przetransportować w miejsce wskazane przez Zarząd Dróg Grodzkich na terenie miasta Zamościa.

3. Roboty ziemne

Roboty ziemne wykonywane mechanicznie, natomiast w miejscach usytuowania istniejącego uzbrojenia terenu należy wykonać ręcznie.

4. Krawężniki

Zatoka autobusowa ograniczona została krawężnikami betonowymi ściętymi o wymiarach 20x30x100 cm na podsypce cem-piaskowej 1:4 gr.3cm oraz ławie betonowej gr. 15 cm z oporem.

5.Odwodnienie

Odwodnienie wód opadowych z zatoki autobusowej powierzchniowe.

6.Uzbrojenie terenu

Istniejące uzbrojenie terenu pod projektowaną zatoką autobusową należy zabezpieczyć rurami ochronnymi pod nadzorem właściciela uzbrojenia.