

OPIS TECHNICZNY

**do projektu wykonawczego komunikacji wewnętrznej i zjazdów na terenie KOMENDY
POWIATOWEJ POLICJI w Stargardzie Szczecińskim nr dz. 464, obręb 11
ul. Warszawska/ St. Staszica**

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Projekt niniejszy wykonano w oparciu o n/w materiały:

1. Plan sytuacyjny zagospodarowania 1:500
2. Decyzja o warunkach zagospodarowania terenu.
3. Warunki geologiczne.
4. Decyzje lokalizacyjne zjazdów

2. ZAKRES OPRACOWANIA- LOKALIZACJA.

Opracowanie niniejsze stanowi dokumentację techniczną dla komunikacji wewnętrznej Komendy Powiatowej Policji i 3 zjazdów : dla zjazdu nr1- przebudowy istniejącego zjazdu z ul. St. Staszica oraz budowę nowego zjazdu nr2 z w/w ulicy i również dla zjazdu nr3 indywidualnego z ul. Warszawskiej. Obszar objęty projektowaniem znajduje się w Stargardzie Szczecińskim i przylega do wschodniej linii regulacyjnej ul. Warszawskiej i zachodniej linii regulacyjnej ul. St. Staszica.

3. DANE GEOLOGICZNE.

Na opracowywanym terenie znajdują się budynki Powiatowej Komendy Policji, budynek główny podpiwniczony zbudowano przed II wojną światową, nawierzchnie na terenie są częściowo utwardzone. W podłożu badanego terenu występują pod nasypami piaski i piaski gliniaste na pograniczu gliny piaszczystej. Warstwa nasypów budowlanych i niekontrolowanych (mineralno – gruzowych) ma miąższość średnio 0,60 -2,60m. Woda gruntowa ustabilizowała się na głębokości 5,90-6,00m ppt, a w postaci sączni występuje w warstwach nasypowych na głębokości 0.70- 2.70 m .Teren jest nachylony w kierunku wschodnio - południowym, rzędne wysokościowe wynoszą od 26.05 przy ul. Warszawskiej do 24.93 npm na granicy pasa drogowego przy istniejącym zjeździe z ul. St. Staszica.

4. UKŁAD KOMUNIKACYJNY-ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Komunikację kołową zewnętrzną stanowią 2 ulice: ul. St. Staszica i ul. Warszawska. Ulica St. Staszica (droga wojewódzka Nr 106, Stargard Szczeciński – Pyrzyce , dz. nr 471, ob.11) ma szerokość ca.7.50 m , nawierzchnia z asfaltobetonu, linia regulacyjna wschodnia w odległości ca.3.90- 4.0m od krawędzi jezdni. Ulica posiada chodnik szerokości 1.20m oddzielony od jezdni zieleńcem z drzewami szerokości 0.75m , na fragmencie bliżej zjazdu nr1 chodnik szerokości 1.20 m staje się przykrawężnikowym.

W pasie drogowym od strony projektowanych zjazdów znajdują się : drzewa, kable energetyczne 2x eNN, oraz trasy ciepłociągów do przebudowy i linia telefoniczna t .

Przebudowywany zjazd Nr1(z ul. St. Staszica)

-posiada szerokość 6.00m, łuki włączeniowe o promieniu 5.0m, wysokościowo dowiązано się do istniejącej nawierzchni , podłużny spadek 3.0%, na krawędzi włączenia do istniejącej ulicy krawężnik +3 cm nad jezdnią, na linii włączenia chodnika ulicznego do zjazdu krawężnik wtopiony i rampy chodnikowe.

Projektowany zjazd Nr 2(z ul. St. Staszica)

- posiada szerokość 6.00m, łuki włączeniowe o promieniu 6.0m. Wysokościowo dowiązано się do istniejącej nawierzchni , podłużny spadek 3.0%, na krawędzi włączenia do istniejącej ulicy krawężnik +3 cm nad jezdnią, na linii włączenia chodnika ulicznego do zjazdu krawężnik wtopiony i rampy chodnikowe.

Projektowany zjazd Nr3(z ul. Warszawskiej)

Komunikację kołową zewnętrzną dla zjazdu nr3 stanowi urządzona ulica Warszawska (droga powiatowa, dz. nr 448 ob.11) szerokości ca.7.00 m o nawierzchni z asfaltobetonu, linia regulacyjna wschodnia w odległości ca 4.0m od krawędzi jezdni. Ulica posiada chodnik szerokości 2.00m oddzielony od jezdni zielenicem z drzewami szerokości 1,45m .

W pasie drogowym od strony projektowanego zjazdu znajdują się : kable energetyczne eANN, eAWN, oraz 2 trasy linii telefonicznej 2t oraz wodociąg wA250.

Projektowany zjazd indywidualny z ulicy Warszawskiej posiada szerokość 5.00m, skosy włączeniowe 1.00m x1.00, wysokościowo dowiązano się do istniejącej nawierzchni , podłużny spadek 0.60%, na krawędzi włączenia do istniejącej ulicy krawężnik +3 cm nad jezdnią, na linii włączenia chodnika ulicznego do zjazdu krawężnik wtopiony i rampy chodnikowe.

Komunikację wewnętrzną stanowią dojazdy i podjazdy szerokości 6.00, 5.50 i 5.00 m wraz placami manewrowymi zapewniające dostęp do poszczególnych obiektów. Miejsca parkingowe zewnętrzne o wym. 5.00x2.50m są usytuowane na placu postojowo – manewrowym- 49 mp tym dwa miejsca dla niepełnosprawnych o wymiarach 5.00x3.60m oraz przy podjeździe nr1- 13 mp. Pozostałe miejsca znajdują się na wygrodzonym terenie wewnętrznym i w garażu podziemnym. Chodniki zaprojektowano szerokości 2.00m i 1.50m. Schody , pochylnie i murki oporowe, zjazd do garażu wg. opracowania architektonicznego.

5.KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Z uwagi na grunty wątpliwe i warunki wodne przeciętne zgodnie z Dz.U. Nr 43 poz. 430 z 2.03.1999r przyjęto nośność podłoża – G2, dla kategorii obciążenia ruchem KR2 warunek mrozoodporności wynosi 0.55hz.

- **Nawierzchnia zjazdów, jezdnie dojazdów, podjazdów, placu i drogi manewrowej** – kostka betonowa 8cm klasy I, na podsypce cementowo -piaskowej gr. 4cm i na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr.23cm oraz warstwie piasku stabilizowanego cementem $R_m = 2.5 \text{ MPa}$ gr. 15 cm i w obramowaniu z krawężnika betonowego 15x30x100cm na ławie betonowej B15(C12/15) z oporem.
 $H_z = 0.55h_z \quad 8+4+23+15=50\text{cm} > 0.55h_z = 0.55 \times 0.8 = 0.47\text{cm}$ warunek mrozoodporności spełniony.
- **Chodniki i dojścia** z kostki betonowej 8 cm na podsypce cem - piaskowej gr.3cm i podbudowie ze stabilizacji piasku cementem $R_m = 1,5 \text{ MPa}$ gr.10cm w obramowaniu z obrzeży betonowych 8x30cm (na ławie cem – piaskowej gr 5cm $R_m = 1,5 \text{ MPa}$).
- **Nawierzchnia Miejsc postojowych 2mp** to kostka betonowa ażurowa 0.40x0.60m gr.10cm na podsypce piaskowej gr.5cm i podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego gr.15 cm oraz warstwie piasku stabilizowanego cementem gr.15cm $R_m = 1.5 \text{ MPa}$ w obramowaniu krawężnika jw.(wyodrębnienie miejsc postojowych kostką o kontrastowym kolorze) oraz **ekokratka o powierzchni biologicznie czynnej** dla miejsc postojowych na parkingach 49+13mp – dane techniczne w opracowaniu architektonicznym.
- Z uwagi na fakt, że część terenu przyszłej drogi manewrowej Placu postojowego i dojazdów znajduje się na miejscu rozbiórek- należy usunąć z podłoża warstwy istniejących utwardzeń ,nasypy (śmieci, elementy drewniane itp.), ewentualne piwnice, komory, studzienki, fontanny występujące poniżej poziomu koryta konstrukcji nawierzchni rozebrać zgodnie z projektem rozbiórek , uzupełnić podłoże pod konstrukcję nawierzchni gruntem G1-niewysadzinowym z normatywnym zagęszczeniem, lub w razie konieczności uzupełniać podłoże gruntem stabilizowanym cementem (decyzje w gestii inspektora nadzoru i kierownika budowy).

6.ODWODNIENIE.

Odprowadzenie wód opadowych przewidziano poprzez swobodny spływ powierzchniowy z zachowaniem niezbędnych spadków poprzecznych i podłużnych w kierunku projektowanych wpustów ulokowanych w ścieżkach mokrych jezdni i odwodnień liniowych.

7. UKSZTAŁTOWANIE TERENU

Przed przystąpieniem do korytowania pod nawierzchnie jezdne należy usunąć istniejące utwardzenie wraz z nasypami gr.50cm pod konstrukcję jezdni .

Ukształtowanie terenu zsynchronizowano z poziomami wejść do budynków ,rzędnymi wysokościowymi ulicy Warszawskiej i St. Staszica oraz rzędnymi na sąsiednich działkach. Niwelety wysokościowe na obrzeżach zadania sprowadzono do rzędnych istniejących .

Powierzchniom zielonym nadano spadki w kierunku utwardzonych pasm komunikacyjnych eliminując ewentualność podtapiania-zalewania ścian budynków.

Przy korytowaniu i profilowaniu pod konstrukcję nawierzchni należy zwrócić uwagę na staranne, warstwowe ,normatywne zagęszczanie(- wskaźnik1.0) podłoża po usunięciu nasypów 50cm pod konstrukcję jezdni i przy dowozie oraz wbudowaniu gruntu określanego jako G1 (żwiry, piaski niezaglinione, pospółki), poniżej o ile występują nasypy należy dogęścić je do wskaźnika 0.98, grunt z wykopów należy wywieźć. Obliczenia mas ziemnych na profilach – rys nr 2/1..2/3, przekroje poprzeczne obrazują układ wysokościowy projektowany w stosunku do rzędnych istniejących.

UWAGI WYKONAWCZE.

- prace ziemne wykonywać zgodnie z PN-S-02205 „Roboty ziemne ,wymagania i badania przy odbiorze” oraz przepisami BHP przy wykonywaniu robót budowlano – montażowych.
- **w okolicach istniejącego uzbrojenia podziemnego przy zjazdach, prace ziemne wykonywać ręcznie i pod nadzorem**, przed przystąpieniem do układania nawierzchni ułożyć przepusty pod przyszłe trasy kabli energetycznych zgodnie z proj. elektrycznym, **istniejące kable energetyczne i telekomunikacyjne obłożyć rurami ochronnymi dwudzielnymi** wystającymi poza krawędzie zjazdów 0.50m.
- oznakować płaszczyzny działania wygradzeniem, ustawić bariery i odpowiednie znaki zapewniające bezpieczeństwo okolicznym mieszkańcom i pracownikom budowy.

8. DOSTĘPNOŚĆ DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Projektowany układ ciągów pieszych umożliwia dostępność i użytkowanie przez osoby niepełnosprawne bez ograniczeń, przyjęte spadki poprzeczne i podłużne chodników nie powinny stwarzać utrudnień w poruszaniu się tych osób, przy krawężnikach jezdni rampy w chodnikach i krawężniki obniżone na szerokości ramp, lub krawężniki wtopione.

9.PARAMETRY POWIERZCHNIOWE

- | | |
|--|------------------------|
| • - Dojazd NR1 ze zjazdem | 305.00 m ² |
| • - Dojazd NR2ze zjazdami i placem manewr. | 1174.00 m ² |
| • - Podjazd NR1 | 212.00 m ² |
| • - Plac postojowy -jezdnie | 423.00 m ² |
| • - Miejsca postojowe -ażur | 25.00 m ² |
| • - Chodniki | 145.00 m ² |
| • - Miejsca postojowe –ekokratka wg arch. | 762.00 m ² |

Sprawdził:

Projektant :