

Zawartość opracowania

OPIS TECHNICZNY

1. WPROWADZENIE

- | | |
|------|--------------------------|
| 1.1. | Materiały wyjściowe |
| 1.2. | Sytuacja istniejąca |
| 1.3. | Warunki gruntowo - wodne |

2. STAN PROJEKTOWANY

- | | |
|------|---|
| 2.1. | Układ komunikacyjny |
| 2.2. | Konstrukcja nawierzchni |
| 2.3. | Odwodnienie |
| 2.4. | Zestawienie robót |
| 2.5 | Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia |

3. DOKUMENTY FORMALNO - PRAWNE

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|--------|---|
| Rys. 1 | Plan sytuacyjno - wysokościowy, skala 1:500 |
| Rys. 2 | Profil podłużny, skala 1:50/500 |
| Rys. 3 | Przekrój normalny, skala 1:100 |
| Rys. 4 | Przekroje konstrukcyjne, skala 1:10 |

OPIS TECHNICZNY

1. WPROWADZENIE

1.1. Materiały wyjściowe

- Mapa sytuacyjno wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500.
- Projekt drogi techniczno-patrolowej opracowany przez Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych POLKONSULT w Warszawie.
- Dokumentacja geotechniczna wykonana przez INGEO w Gdyni.
- Uzgodnienia z Inwestorem.

1.2. Sytuacja istniejąca

Projektowana droga zlokalizowana jest w północno wschodniej części Portu Lotniczego w Gdańsku. W rejonie tym znajduje się bocznicą kolejowa oraz baza paliw PETROLOT. W przyszłości przewiduje się budowę bazy paliw LOTOS. Pas drogowy ograniczony jest działkami firm LOT i PETROLOT oraz terenem bocznic kolejowej.

W pasie tym znajdują się obecnie nieczynne zbiorniki i fundamenty przeznaczone do rozbiórki. W trasie projektowanej drogi występuje istniejące uzbrojenie techniczne:

- sieć energetyczna średniego napięcia
- sieć energetyczna niskiego napięcia (oświetlenia terenu)
- sieć teletechniczna (nieczynna)
- sieć paliwowa (do przebudowy)
- kanalizacja deszczowa
- kanalizacja sanitarna
- sieć wodociągowa (punkt poboru wody do likwidacji)

Pod względem wysokościowym teren pasa drogowego jest mało zróżnicowany wysokościowo. Większe różnice wysokości występują jedynie w rejonie połączeń z ulicą Szybowcową (poza obszarem lotniska) i drogą zaprojektowaną przez POLKONSULT.

1.3. Warunki gruntowo - wodne

Na podstawie dokumentacji technicznej z badań podłoża gruntowego stwierdza się, że wierzchnią warstwę stanowią nasypy nienormowane o grubości około 50 cm składające się z piasku drobnego. Pod warstwą nasypów występują głównie piaski drobne. Jedynie na odcinku łączącym się z drogą techniczno patrolową pod warstwą piasków grubości 1.8 m zalega warstwa pyłów. Wodę gruntową nawiercono na głębokości 1.3-2.0m.

Warunki te odpowiadają grupie nośności podłoża G-1.

2. STAN PROJEKTOWANY

2.1. Układ komunikacyjny

Droga objęta niniejszym opracowaniem łączyć będzie realizowaną obecnie drogę techniczno patrolową z ulicą Szybowcową i obsługiwać bazy paliwowe.

Parametry drogi dostosowano do obsługi cystern lotniskowych. Szerokość jezdni wynosić będzie 6.0 m z obustronnymi pobocznymi o

szerokości 1.0 m. Na załamaniach trasy zastosowano łuki o promieniu 15 m (jedynie na granicy działki PETROLOT, zgodnie z decyzją Inwestora zmniejszono promień do 13m). Na długości działki LOTOS zastosowano dwa łuki poziome o promieniu 150m i 1000m.

Nawierzchnia drogi dostosowana została do rzędnych istniejących terenu. Zastosowano spadki niwelety drogi od 0.5% do 1.75%. Jedynie w miejscach połączeń z zewnętrznym układem drogowym zastosowano spadki 7% (od strony drogi patrolowej) i 9% (od strony ul. Szybówcowej). Pochylenie poprzeczne nawierzchni jezdni jednostronne 2%, a pobocza 5% zapewniające prawidłowe odwodnienie nawierzchni.

Włączenia dojazdów do działek przyległych zaleca się wykonywać w miejscu załamania trasy dla zapewnienia odpowiednich warunków ruchu i ograniczenia manewrów skrętu.

Istniejące kable energetyczne przebiegające w trasie projektowanej drogi zostaną osłonięte rurami osłonowymi. Kabel średniego napięcia zostanie przełożony poza zakres projektowanej drogi. Przesunięta zostanie również latarnia kolidująca z projektowaną drogą. Zgodnie z ustaleniami z Inwestorem zaprojektowano dwie rury osłonowe umożliwiające przeprowadzenie tymczasowej i docelowej rury paliwowej pomiędzy bocznica kolejową a terenem PETROLOT. Likwidacji ulegnie również punkt poboru wody zlokalizowany na końcowym odcinku wodociągu od strony ul. Szybówcowej

Układ sytuacyjno-wysokościowy pokazano na rysunku nr 1.

2.2. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni została zaprojektowana w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

- Nawierzchnia drogi technicznej
 - 5 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego ścisłego 0/12,8 mm,
 - 6 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego półcisłego 0/16 mm,
 - 8 cm górna warstwa podbudowy z betonu asfaltowego 0/25 mm,
 - 22 cm dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie,
 - 15 cm warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego 0/31,5 mm

Konstrukcję nawierzchni pokazano na rys. nr 4.

- Nawierzchnia pobocza
 - 10 cm kruszywo łamane 0/31,5 mm stabilizowane mechanicznie,
- Wymagania ogólne dla nawierzchni
 - Przed wykonaniem nawierzchni usunąć z podłoża darń i grunty nienoisne (gleba)
 - Grubości poszczególnych warstw podano po zagęszczeniu,
 - Wskaźnik zagęszczenia podłoża pod nawierzchnią w wykopach i nasypach: 1,03

- Krawężniki

Krawężnik 100x30x15

Beton rozścielony w szalowaniu lub bezpośrednio w korycie powinien być wyrównywany warstwami. Ustawienie krawężników powinno być zgodne z PN-EN 1340:2004

Spoiny należy wypełnić zaprawą cementowo-piaskową, przygotowaną w stosunku 1:2.

2.3. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych do projektowanych wpustów deszczowych. Projekt kanalizacji deszczowej stanowi odrębne opracowanie branżowe.

2.4. Zestawienie robót

Lp.	Wyszczególnienie robót	Jedn.	Ilość
Roboty projektowane			
1	Nawierzchnia drogi technicznej	m ²	3390
2	Nawierzchnia pobocza	m ²	880
3	Krawężnik 15x30 na ławie betonowej z oporem – wyniesiony na 12 cm	m	1040

2.5. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

2.5.1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych elementów:

- Zadanie obejmuje budowę drogi technicznej łączącej projektowaną drogę techniczno – patrolową z ul. Szybowcową
- W pierwszej kolejności zrealizowane zostaną roboty ziemne, roboty instalacyjne a następnie budowa nawierzchni ograniczonej krawężnikami

2.5.2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

- W miejscu projektowanej drogi znajdują się następujące sieci uzbrojenia podziemnego:

- kanalizacja deszczowa ϕ 400; ϕ 500; ϕ 150;
- kanalizacja sanitarna ϕ 200;
- wodociąg ϕ 80;
- linie energetyczne niskiego i średniego napięcia;
- sieć telekomunikacyjna.

- W hm 0+91,33 znajduje się fundament betonowy, który nie ulega rozbiórce. Nawierzchnia została zaprojektowana nad fundamentem. W rejonie robót znajduje się bocznicą kolejowa.

2.5.3. Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- uzbrojenie podziemne – w szczególności linie energetyczne

2.5.4. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót

- zagrożenie stwarza praca maszyn budowlanych i drogowych,
- podczas robót ziemnych zagrożeniem są linie energetyczne zlokalizowane w rejonie prowadzenia robót,
- zagrożeniem dla zdrowia jest przenoszenie ciężkich elementów betonowych (o masie poniżej 1,0 t).

2.5.5. Sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do prowadzenia robót szczególnie niebezpiecznych

- Roboty szczególnie niebezpieczne nie występują

2.5.6. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwu

Wszystkie roboty budowlane wykonywać z zachowaniem obowiązujących przepisów BHP:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (Dz. U. Nr 118, poz. 1263)

Pracownicy powinni być przeszkoleni i zapoznani z tymi rozporządzeniami.

- Wykonawca zobowiązany jest do sporządzenia planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. W sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126).

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 20 ust. 4 Ustawy Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2006 nr 156, poz. 1118) oświadczamy, że projekt pt. **„Projekt budowlano – wykonawczy. Droga techniczna na terenie Portu Lotniczego. Gdańsk, ul. Słowackiego 200”** sporządzony został zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

1. Projektant: mgr inż. Sławomir Naturski
(upr. nr 1683/Gd/84)

2. Sprawdzający: inż. Wiesław Gadziński
(upr. nr 2565/Gd/86)