

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU WYKONAWCZEGO

1) Przedmiot inwestycji.

Ogólny przedmiot inwestycji to:

„Budowa budynku wielorodzinnego z garażem podziemnym, na terenie działek nr ew. 29, 31, 33, 34, 35, 37 z obr. 4-10-05, przy ul. Korzona, na terenie Dzielnicy Targówek, w Warszawie”

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w oparciu o:

Decyzję o Warunkach Zabudowy wydaną przez Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy nr 27/T/09 z dnia 06.07.2009 r.

oraz

Pozytywnej opinii Burmistrza Dzielnicy Targówek m. st. Warszawy nr 6/09 z dnia 12.05.2009r.

Niniejszy opis obejmuje swym zakresem jedynie projekt branży drogowej i stanowi część składową Projektu Budowlanego. Przedmiotowy projekt spełnia warunki ustalenia Decyzji o Warunkach Zabudowy.

W ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się budowę dwóch zjazdów indywidualnych z kostki brukowej wibroprasowanej z ul. Korzona w Warszawie oraz jezdni zjazdu indywidualnego z ul. Chyrowskiej w Warszawie, na działki nr ew. 31, 33, 34, 35, 37 z obr. 4-10-05.

Inwestorem zadania jest Towarzystwo Budownictwa Społecznego Warszawa Północ Sp. z o.o., Warszawa, ul. I. Pełczyńskiego 30

2) Istniejący stan zagospodarowania terenu

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa mazowieckiego, w granicach administracyjnych miasta Warszawa przy ul. Korzona, na terenie Dzielnicy Targówek.

Rejon Inwestycji stanowi silnie zurbanizowany obszar miasta Warszawy. Dominującą zabudowę stanowią obiekty mieszkalne oraz usługowe, ponadto w bliskim sąsiedztwie zlokalizowane są osiedla o zabudowie wysokiej.

Ul. Korzona posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 6 m natomiast nawierzchnię ul. Chyrowskiej stanowi zabruk z kamienia naturalnego a jej szerokość wynosi ok. 5.5 m. Istniejące chodniki w rejonie inwestycji wykonano z betonowej kostki brukowej.

Zjazdy stanowiące przedmiot niniejszego opracowania zlokalizowano na działkach nr ew. 44 ul. Korzona oraz nr ew. 24/2 ul. Chyrowska. Projektowane chodniki zlokalizowane są na działkach stanowiących własność Inwestora.

Na potrzeby niniejszego projektu wykonano inwentaryzację zieleni. W oparciu o nią stwierdza się, że w rejonie projektowanej inwestycji nie występują przyrodnicze obiekty chronione.

Na podstawie wywiadów branżowych i mapy do celów projektowych ustalono, że w rejonie projektowanej inwestycji znajdują się następujące sieci uzbrojenia terenu: gazowa, teletechniczna, elektroenergetyczna, wodociągowa i kanalizacyjna. Nie przewiduje się przebudowy ww sieci uzbrojenia terenu. Niemniej w przypadku stwierdzenia kolizji istniejącego uzbrojenia terenu z projektowanymi

zjazdami czy chodnikami do Wykonawcy należy zabezpieczenie lub przebudowa infrastruktury po wcześniejszym uzgodnieniu rozwiązań technicznych z Gestorem danej sieci, Inwestorem oraz Projektantem danej branży. Ponadto wystąpiono o warunki techniczne przebudowy i zabezpieczenia istniejących sieci uzbrojenia terenu od gestorów sieci.

3) Roboty przygotowawcze

Usunięcie drzew i krzewów

Przewiduje się usunięcie drzew i krzewów kolidujących z projektowaną inwestycją w minimalnym zakresie. Usunięcie zieleni przedstawiono w oddzielnym tomie niniejszego projektu. Należy jednocześnie pamiętać, że usunięciu podlegają również karpiny pozostałe po ścięciu drzew.

Zdjęcie humusu

Przewiduje się następującą gospodarkę humusem:

- usunięcie humusu ze składowaniem w pryzmach na działce stanowiącej własność Inwestora umożliwiającym prowadzenie pozostałych robót. Należy pamiętać, aby wysokość pryzm była zgodna z przepisami obowiązującymi w tym zakresie tzn. należy unikać obumierania elementów organicznych humusu poprzez właściwe jego dotlenianie,
- humus nie nadający się do późniejszego wbudowania winien być od razu odwieziony na odkład,
- po wykonaniu robót ziemnych, humus składowany w pryzmach powinien być wykorzystywany do humusowania powierzchni płaskich powstałych po rozbiórkach istniejących miejsc postojowych. Humus powinien także zostać wykorzystany do zaprawiania dołów pod nowe nasadzenia,
- brakujący humus powinien zostać zakupiony przez Wykonawcę.

Rozbiórki i wyburzenia

Rejon inwestycji jest obszarem mocno zurbanizowanym. Elementy istniejącego zagospodarowania podlegające rozbiórce wyróżniono na rysunku planu sytuacyjnego i są to nawierzchnie utwardzone, elementy dróg i ulic.

4) Roboty ziemne

W związku z budową zjazdów nie przewiduje się wykonywania głębokich wykopów jak i nasypów. Przewiduje się jedynie korytowanie i profilowanie terenu na głębokość umożliwiającą wykonanie pełnej konstrukcji projektowanych zjazdów tj. 31 cm. Niemniej jednak wyprofilowane podłoże przed ułożeniem warstwy podbudowy należy doprowadzić do grupy nośności podłoża G1.

5) Projektowane zagospodarowanie działki lub terenu

Zjazdy oraz ciągi piesze stanowiące przedmiot opracowania zostaną wykonane z kolorowej kostki betonowej wibroprasowanej. Szerokości zjazdów wynosić będą 4.50m z czego 3.0m stanowić będzie jezdnia przeznaczona dla ruchu pojazdów oraz 2x0.75m pobocza. Długości zdeteminowane są istniejącym i projektowanym zagospodarowaniem terenu. Krawędzie zjazdów z ul. Korzona zostaną wyokrąglone łukami o promieniu 3.00m, natomiast ze względów, iż zjazd z ul. Chyrowskiej całą swą długością pokrywa się z szerokością istniejącego chodnika zdecydowano się na skosy o pochyleniu krawędzi 1:1. Projektowana szerokość samodzielnych ciągów pieszych to 1.5 m.

Zaprojektowane pochylenia podłużne zjazdów nie przekraczają 5%, Natomiast w miejscu przecięcia zjazdu z projektowanymi chodnikami pochylenia podłużne zjazdów nie będą przekraczać 3%. Rozwiązania wysokościowe projektowanych chodników dostosowano do istniejącego

zagospodarowania terenu a spadek podłużny nie będzie przekraczać 6%. Szczegółowe rozwiązania wysokościowe projektowanych ciągów pieszych wewnątrz działki inwestora przedstawiono w oddzielnym tomie niniejszego projektu tj. wg opracowania branży architektura.

Bardzo istotnym elementem, na który zwrócono uwagę dobierając rozwiązania projektowe jest bezpieczeństwo ruchu pieszych w rejonie projektowanych zjazdów. Dlatego też dodatkowo ze względu na znaczące pochylenia podłużne projektowanych ramp zjazdowych tj. 8% na pierwszym metrze i 15 % na dalszej jej części zaprojektowano odpowiednie urządzenia BRD w rejonie ramp zjazdowych co szczegółowo opisano w Projekcie Organizacji Ruchu stanowiącym załącznik do niniejszego PB.

Kolejnym równie ważnym elementem projektowym jest zapewnienie poprawnego odwodnienia projektowanego układu. Ma to ogromny wpływ na trwałość i bezpieczeństwo konstrukcji. Poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych wodę opadową i roztopową przewiduje się skierować do istniejącego systemu odwodnienia. Rozwiązanie takie nie powoduje zwiększenia ilości wód odprowadzanych do istniejącego systemu odwodnienia. Dodatkowo też od strony ulic przy krawędzi zjazdów zaprojektowano krawężnik najazdowy, który został wyniesiony w stosunku do istniejącej krawędzi jezdni o 2 cm co stanowić będzie oddzielenie inwestycji od napływu wody z terenów przyległych.

Ze względów na wymagane zachowanie pola widoczności dla pojazdów konieczna jest likwidacja kolidujących miejsc postojowych zlokalizowanych przy krawędzi jezdni ul. Korzona. Przewidziane do likwidacji miejsca postojowe (ilość) zostały pozytywnie uzgodnione z Zarządcą drogi. Proponowane stanowiska postojowe przeznaczone do likwidacji przedstawiono na rysunku 2.01 oraz 3.01.

Od strony ul. Chyrowskiej projektuje się parking dachowy (wg branży architektura) na 8 miejsc postojowych między, którymi projektuje się składowisko do gromadzenia odpadów. Dlatego też odbiór nieczystości przewiduje się od strony ul. Chyrowskiej z zastrzeżeniem, iż pojazd odbierający odpady nie będzie wjeżdżał na teren Inwestora.

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

ZJAZDY:

- 8 cm – warstwa ścieralna; kostka betonowa, wibroprasowana
- 3 cm – podsypka cem. - piaskowa 1:4
- 20 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31.5 mm stabilizowanego mechanicznie,
- 15 cm – w-wa odcinająca z mieszanki niezwiązanej - pospółka

CIAGI PIESZE:

- 8 cm – warstwa ścieralna; kostka betonowa, wibroprasowana
- 3 cm – podsypka cem. - piaskowa 1:4
- 15 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31.5 mm stabilizowanego mechanicznie,
- podłoże doprowadzone do G1

Opisane rozwiązania przedstawiono w części rysunkowej niniejszego opracowania.

6) Istniejąca i projektowana organizacja ruchu w rejonie inwestycji

Istniejącą organizację ruchu w rejonie inwestycji stanowi oznakowanie zlokalizowane wyłącznie w rejonie istniejących przejść dla pieszych i skrzyżowań.

Szczegółowe rozwiązania w zakresie Istniejącej oraz Projektowanej organizacji ruchu zawarto w opracowaniu „PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU” stanowiącego element składowy niniejszego projektu budowlanego.

7) Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania

Przedmiotowy projekt obejmuje zagospodarowanie działki ze względu na budowę zjazdów indywidualnych i chodników. Zestawienie powierzchni:

- betonowa kostka kolorowa (wibroprasowana) – 285 m²,
- krawężniki najazdowe o wym. 22x20x100 cm – 30 m,
- obrzeża betonowe o wym. 8c30c100 cm – 300 m,
- powierzchnia przewidziana do rozbiórki (ist. Miejsca postojowe i istniejące chodniki) – 72 m²,
- powierzchnia przewidziana do zahumusowania – 150 m²

8) Roboty wykończeniowe

Przewiduje się ułożenie warstwy humusu o grubości 15cm na terenach płaskich w lokalizacji rozebranych miejsc postojowych oraz założenie trawników.

9) Informacje dodatkowe

Należy zwrócić szczególną uwagę przy kształtowaniu rozwiązań wysokościowych z uwagi na wzajemne dowiązania poszczególnych elementów projektowanych jak i istniejących z uwagi na możliwość wystąpienia nieścisłości lub potrzeby uszczegółowień.

Należy tak kształtować spadki i cały układ wysokościowy aby nie dopuścić do powstania miejsc bezodpływowych. W przypadku zaistnienia sytuacji wątpliwych należy przedstawić Projektantowi propozycję rozwiązania zamiennego celem zaopiniowania a następnie uzyskać zatwierdzenie Nadzoru.

Dodatkowo w przypadku stwierdzenia kolizji istniejącego uzbrojenia terenu z projektowanymi zjazdami czy chodnikami należy odpowiednio zabezpieczyć lub przebudować daną sieć po wcześniejszym uzgodnieniu rozwiązań z Gestorem danej sieci, Inwestorem oraz Inżynierem.

10) Kolejność i wytyczne do realizacji robót

Zakłada się, że inwestycja objęta niniejszym projektem realizowana będzie w następujących głównych etapach:

- realizacja robót przygotowawczych,
- wykonanie zabezpieczeń sieci uzbrojenia terenu,
- wykonanie robót zasadniczych tj. drogowych związanych z budową zjazdów,
- roboty wykończeniowe i porządkowe.

CZĘŚĆ GRAFICZNA:

Rys nr 01 Orientacja	Skala 1:10000
Rys nr 02 Plan sytuacyjny	Skala 1:500
Rys nr 03 Przekroje normalne	Skala 1:50
Rys nr 03a Szczegóły konstrukcyjne	Skala 1:20