



NAZWA OPRACOWANIA:

BUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ WRAZ Z PARKINGIEM ORAZ DROGI
POŻAROWEJ PRZY NOWYM BUDYNKU WIELORODZINNYM

INWESTOR:

Bełchatowskie TBS Sp. z o.o.

ADRES INWESTORA:

97-400 Bełchatów, ul. Fabryczna 1/1HA

ADRES INWESTYCJI:

dz. nr ewid. 733/9, 733/8, 733/10, 734 obręb 09

KATEGORIA OBIEKTU: IV, XXV

PROJEKT TECHNICZNY

BRANŻA DROGOWA

CPV - 45233140-2

ZESPÓŁ PROJEKTOWY				
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ	NR UPRAWNIENÍ	PODPIS
Projektant	mgr inż. Piotr Kamiński	Drogowa	LOD/2509/POOD/14	
Sprawdzający	mgr inż. Paweł Laśkiewicz	Drogowa	SWK/0048/POOD/13	

Data opracowania: wrzesień 2022.

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

I. DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU

1. Oświadczenie Projektanta

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania
2. Zakres i cel opracowania
3. Stan istniejący
4. Projektowane zagospodarowanie terenu
5. Konstrukcja elementów pasa drogowego
6. Rozwiązania sytuacyjno-wysokościowe
7. Odwodnienie
8. Wytyczne wykonawstwa

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny w skali 1:10 000
2. Projekt zagospodarowania terenu w skali 1:500
3. Projekt sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500
4. Przekroje normalne w skali 1:50

Data: 27.06.2022r.

INWESTOR:

Bełchatowskie TBS Sp. z o.o.
97-400 Bełchatów
ul. Fabryczna 1/1HA

OŚWIADCZENIE

**dotyczy: BUDOWY DROGI WEWNĘTRZNEJ WRAZ Z PARKINGIEM ORAZ DROGI POŻAROWEJ
PRZY NOWYM BUDYNKU WIELORODZINNYM**

Oświadczam, że projekt budowy drogi wewnętrznej wraz z parkingiem oraz drogi pożarowej przy nowym budynku wielorodzinnym w Bełchatowie został sporządzony zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami (w tym budowlanymi), Polskimi Normami, założeniami technicznymi i ustaleniami z Inwestorem, oraz że jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Oświadczam, że w dokumentacji projektowej materiały, wyroby, urządzenia i technologia nie jest opisana za pomocą znaków towarowych, nazw producentów, patentów lub pochodzenia.

Oświadczam, że wersja elektroniczna dokumentacji projektowej jest tożsama z wersją papierową.

PROJEKTANT:

I. BRANŻA DROGOWA:

SPRAWDZAJĄCY:

II. BRANŻA DROGOWA:

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- mapa do celów projektowych w skali 1:500

2. Zakres i cel opracowania

Opracowanie dotyczy budowy drogi wewnętrznej wraz z parkingiem i drogi pożarowej przy nowym budynku wielorodzinnym w Bełchatowie. W zakres inwestycji wchodzi:

- roboty drogowe w zakresie: jezdni, stanowisk postojowych.

Celem niniejszego opracowania jest poprawa komunikacji oraz parkowania pojazdów.

3. Stan istniejący

Przedmiotowa droga zlokalizowana jest przy ul. Czaplinieckiej. W istniejącym stanie usytuowane są budynki przeznaczone do rozbiórki.

Odwodnienie jezdni i przylegającej zatoki wgłębne do istniejącej kanalizacji deszczowej.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

Projekt zakłada budowę drogi wewnętrznej wraz z parkingiem oraz drogi pożarowej przy nowym budynku wielorodzinnym w Bełchatowie.

Łączna ilość stanowisk postojowych w zakresie przedmiotowej inwestycji – 36 szt. w tym 4 stanowisk dla osób niepełnosprawnych co stanowi >4% całkowitej liczby stanowisk.

Opracowanie zakłada wykonanie odwodnienia projektowanego zagospodarowania terenu poprzez projektowane wpusty deszczowe – odrębne opracowanie.

Realizacja zadania nie wymaga wycinki istniejących drzew.

Parametry projektowe:

- | | |
|-----------------------------------|-----------------|
| • Kategoria ruchu | KR1 |
| • Klasa drogi | D - dojazdowa |
| • Prędkość projektowa | 30km/h |
| • Długość drogi | 96 m |
| • Szerokość jezdni | 5,0m |
| • Spadek jezdni | jednostronny 1% |
| • Szerokość stanowisk postojowych | 2,5m (3,6m) |
| • Głębokość stanowisk postojowych | 5,0m |
| • Szerokość opaski | 1,0 m |

5. Konstrukcja elementów pasa drogowego

Konstrukcja jezdni drogi wewnętrznej i stanowisk postojowych:

- wibroprasowana kostka betonowa dwuteowa grubości 8 cm (w kolorze grafitowy) wg PN-EN 1338 na podsypce cementowo-piaskowej gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 0/31,5 mm gr. 15 cm wg PN-EN 13242 i PN-S-06102 (nie dopuszcza się kruszyw wapiennych)
- Ulepszone podłoże z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2,0 MPa gr. 15cm

Konstrukcja jezdni drogi wewnętrznej i stanowisk postojowych:

- wibroprasowana kostka betonowa dwuteowa grubości 8 cm (w kolorze grafitowy) wg PN-EN 1338 na podsypce cementowo-piaskowej gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 0/31,5 mm gr. 20 cm wg PN-EN 13242 i PN-S-06102 (nie dopuszcza się kruszyw wapiennych)
- Ulepszone podłoże z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2,0 MPa gr. 15cm

Konstrukcja opaski i utwardzenia terenu:

- wibroprasowana kostka betonowa dwuteowa grubości 8 cm (w kolorze grafitowy) wg PN-EN 1338 na podsypce cementowo-piaskowej gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 0/31,5 mm gr. 10 cm wg PN-EN 13242 i PN-S-06102 (nie dopuszcza się kruszyw wapiennych)
- Ulepszone podłoże z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2,0 MPa gr. 0 cm

Krawężniki:

Zastosowano wibroprasowane krawężniki betonowe o wymiarach 15x30 cm wg PN-EN-1340. Wszystkie krawężniki należy posadzić na ławie betonowej z oporem z betonu C-12/15 wg PN-EN 206-1.

Obrzeża:

Utwardzenie terenu i opaskę zamknięto obrzeżem betonowym wibroprasowanym o wym. 8x30 cm wg PN-EN-1340 na ławie betonowej C12/15. Obrzeże należy wykonać na równi z projektowaną nawierzchnią. Szczegóły posadowienia przedstawiono na rysunkach.

Ścianka oporowa:

Na fragmencie drogi ze względu na różnicę terenu należy wykonać prefabrykowaną ściankę oporową typu L o wysokości 180 cm na ławie betonowej C16/20 gr. 20 cm z oporem. Pomiędzy ścianką a krawężnikiem należy zamontować barierkę U-12a (wzór do ustalenia z Inwestorem).

6. Rozwiązania sytuacyjno - wysokościowe

Na rys. „Projekt zagospodarowania terenu” wskazano lokalizację projektowanych elementów. Wymiary charakterystyczne pokazano w części graficznej projektu.

Dla elementów drogowych podano domiary do osi lub krawędzi jezdni. Wszystkie elementy drogowe należy wykonywać w oparciu o profil podłużny drogi i przekroje poprzeczne oraz rysunki konstrukcyjne. Na włączeniu w istniejącą jezdnię bitumiczną spadek podłużny i poprzeczny jezdni projektowanej dostosować do rzędnych na jezdni istniejącej. Przy projektowaniu wzięto pod uwagę możliwość prawidłowego odwodnienia ulicy.

7. Odwodnienie

Wody deszczowe z pasa ulic zebrano do projektowanych studzienek ściekowych – odrębne opracowanie.

W przypadku wystąpienia wód gruntowych konieczne będzie odwodnienie wykopów. Sposób odwodnienia należy dostosować do rzeczywistych potrzeb. Należy zwrócić uwagę, aby przy ewentualnym pompowaniu wody z wykopu, robić to wyłącznie poprzez studzienki czerpalne, betonowe Ø 0,6m o dł. 1,0m osadzone w dnie wykopu. Dno studzienek wypełnić warstwą filtracyjną (tłuczeń, żwir).

Nie należy odpompowywać wody bezpośrednio z dna wykopu. Wybór systemu odwodnienia wykopu winien być zatwierdzony przez Inspektora nadzoru. Wodę z pompowania odprowadzić poza obręb wykopu. Roboty prowadzić w okresie statystycznie niskich opadów.

8. Wytyczne wykonawstwa

Roboty przygotowawcze, r. rozbiórkowe i r. ziemne – Dla realizacji zadania Inwestor dokonana wydzielania (w niezbędnym zakresie) części przyległych działek. Zakres zajętości wskazano na rysunku „Projekt zagospodarowania terenu”.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót budowlanych należy wykonać roboty rozbiórkowe oraz roboty ziemne. Nadmiar gruntu, drewno oraz materiały pozyskane przy rozbiórce, a nie przewidziane do ponownego wbudowania usunąć z terenu budowy. Wywóz gruntu pozyskanego przy robotach ziemnych Wykonawca zutylizuje we własnym zakresie. Materiały brukarskie oraz gruz betonowy i asfaltobetonowy pozyskany przy rozbiórkach istniejących konstrukcji przekazać do utylizacji.

Zagęszczenie gruntu – Zaleca się sprawdzenie wskaźników zagęszczenia gruntu w pasie jezdni (po wykonaniu koryta), a w przypadku braku właściwego zagęszczenia grunt dogęścić.

Ze szczególną starannością prowadzić zagęszczanie gruntu w pobliżu uzbrojenia p. ziemnego.

Do zagęszczania używać walców statycznych i wibracyjnych, a na chodnikach i zjazdach oraz w miejscach trudno dostępnych: walców jednoosiowych, zagęszczarek płytowych, ubijaków ręcznych lub mechanicznych. Dobierając technologię wykonania robót oraz sprzęt do zagęszczania należy uwzględnić bliskość zabudowy. Zagęszczanie podłoża koryta jezdni powinno osiągać wskaźnik zagęszczenia $Is \geq 1,0$.

Podłoże gruntowe musi być zagęszczone zgodnie z wymaganiami podanymi w normie PN-S-02205 (1998 r.) „Drogi samochodowe. Roboty ziemne – badania i wymagania”.

Regulacje – Włazy studni kanalizacyjnych kd, ks, zlokalizowane w pasie robót, należy wyregulować wysokościowo do rzędnych projektowanych. Wszystkie włazy mają być prawidłowo oprawione w projektowanej nawierzchni – sposób regulacji pokazano w części rysunkowej. Technologię oraz zakres robót należy dostosować indywidualnie do każdej studni. W pasie jezdni do regulacji wysokościowej włączów stosować kominki o konstrukcji z pierścieni dystansowych o średnicy 640mm, umożliwiające wykonanie pełnej konstrukcji jezdni, a w pasie chodnika można stosować zamiennie pierścienie regulacyjne o zróżnicowanej grubości 10-30cm - w szczególnych przypadkach górny krąg istn. studni o wys. 0,5m należy zastąpić kręgiem o zmniejszonej wysokości np. 0,3m.

Istniejące włazy zlokalizowane w nawierzchni bitumicznej na studniach kanalizacji deszczowej i sanitarnej należy wymienić na włazy żeliwne, wentylowane, z wypełnieniem betonowym wg PN-EN-124/2000.

Istniejące włazy należy przekazać do ZWiK WOD-KAN z/s w Bełchatowie.

Zasuwy gazowe i wodociągowe zlokalizowane w pasie drogowym, należy wyregulować wysokościowo do rzędnych projektowanych. Wszystkie skrzynki, mają być prawidłowo oprawione w projektowanej nawierzchni – sposób regulacji pokazano w części rysunkowej. Uszkodzone obudowy zaworów wody należy wymienić na pełnowartościowe (nowe).

Zieleń – Zieleńce należy wypełnić warstwą ziemi organicznej, pozyskanej na miejscu przy robotach ziemnych, oraz pokryć warstwą ziemi urodzajnej (mieszanka ziemi organicznej i humusu) - gr. 10cm i obsiać trawą w ilości 4kg/100m².