

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

- Rozporządzenie MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430 z 1999 r. z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21.05.1985 r. - „o drogach publicznych” (t.j. Dz. U. Nr 19 poz. 115 z 2007 r. z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75 poz 690 z 2002 r z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 07.07.1994 - „Prawo budowlane” (Dz. U. Nr 89 z 1994 r. późn. zm.),
- Rozporządzenie MI w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowania (Dz. U. Nr 75 poz. 690 z 2002 r. z późn. zm.),
- Mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1:500,
- Inwentaryzacja urządzeń wykonana przez projektanta.

2. Zakres opracowania.

Zakres opracowania obejmuje projekt budowlany budowy drogi manewrowej i parkingu do projektowanego budynku biurowego, w m. Opole ul. Północna bis, dz. nr 5/55 k. m. 62 obręb Półwieś.

3. Opis stanu istniejącego.

Projektowany parking i droga manewrowa znajduje się na terenie niezagospodarowanym w obrębie ul. Północnej bis. Jest to droga wewnętrzna bez przejazdu, docelowo droga publiczna. Na przedmiotowym odcinku posiada jezdnię o nawierzchni asfaltowej szerokości 7,0 m ograniczonej krawężnikami betonowymi z obustronnym ściekiem. Po obydwu stronach jezdni znajduje się pas zieleni.

Na działce nr 5/55 znajdują się istniejące szklarnie oraz istniejące budynki gospodarcze przeznaczone do rozbiórki.

W obrębie planowanej inwestycji usytuowana jest następująca infrastruktura techniczna:

- sieć wodociągowa,
- sieć teletechniczna,
- sieć energetyczna.

4. Opis stanu projektowanego.

Jezdnię manewrową projektuje się o nawierzchni z kostki betonowej drobnowymiarowej gr. 8 ograniczonej krawężnikiem betonowym $15 \times 30 \times 100$ na ławie betonowej z oporem wyniesionym na 10 cm powyżej nawierzchni (szczegół B).

Chodnik projektuje się z kostki betonowej drobnowymiarowej gr. 6 cm ograniczony obrzeżem betonowym $6 \times 20 \times 100$ (szczegół C).

Na styku chodnika z parkingiem projektuje się krawężnik najazdowy $15 \times 22 \times 100$ na ławie betonowej z oporem wyniesionym na 5 cm powyżej nawierzchni (szczegół D).

Parking projektuje się o nawierzchni z kostki betonowej drobnowymiarowej gr. 8 ograniczonej krawężnikiem betonowym $15 \times 30 \times 100$ na ławie betonowej z oporem wyniesionym na 10 cm powyżej nawierzchni (szczegół B).

Projektuje się 21 miejsc parkingowych z kostki betonowej drobnowymiarowej gr. 8 cm w tym dwa miejsca dla osób niepełnosprawnych. Miejsca parkingowe należy oddzielić od siebie za pomocą kostki betonowej drobnowymiarowej gr. 8 cm innego koloru aniżeli nawierzchnia jezdni manewrowej. Na łukach zastosować krawężniki łukowe.

W dalszym przebiegu projektuje się drogę do budynku gospodarczego. Następuje przejście z nawierzchni z kostki betonowej na nawierzchnię ażurową ograniczoną krawężnikiem betonowym $15 \times 30 \times 100$ na ławie betonowej z oporem wykonanym na równi z nawierzchnią (szczegół E).

Schody oraz podjazd dla osób dla niepełnosprawnych wg odrębnego opracowania.

Projektowane rozwiązania pokazano na rysunkach szczegółowych.

Podbudowę wykonać i zagęścić warstwami zgodnie z obowiązującymi normami.

Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu koryta pod nową konstrukcję zjazdu, parkingu, chodnika i jezdni manewrowej. Ściągnąć należy warstwę gleby o grubości 40 cm. Po wykonaniu koryta podłoże należy dogęścić mechanicznie. Nadmiar urobku zostanie wywieziony na wysypisko. Roboty ziemne wykonywać mechanicznie a w miejscach występowania istniejącego uzbrojenia roboty prowadzić ręcznie.

Jeżeli wystąpi większa grubość warstwy humusu, należy go usunąć a miejsce brakującej warstwy uzupełnić gruntem niewysadzinowym np. pospółką.

5. Konstrukcje nawierzchni:

a) jezdni manewrowych z kostki betonowej:

- 8 cm betonowa kostka drobnowymiarowa,
- 3 cm podsypka bazaltowa 0 – 3 mm,
- 15 cm podbudowa z tłucznia bazaltowego lub granitowego 0 – 31,5 mm,
- 15 cm podbudowa z tłucznia bazaltowego lub granitowego 0 – 63 mm,
- w-wa gruntu z dowozu stabilizowanego cementem o $R_m = 2,5$ MPa, gr. 25 cm,
- zagęszczone podłoże gruntowe.

b) parkingu z kostki betonowej:

- 8 cm betonowa kostka drobnowymiarowa / płyty ażurowe (wg rys. nr 1),
- 3 cm podsypka bazaltowa 0 – 3 mm,
- 15 cm podbudowa z tłucznia bazaltowego lub granitowego 0 – 31,5 mm,
- 15 cm podbudowa z tłucznia bazaltowego lub granitowego 0 – 63 mm,
- w-wa gruntu z dowozu stabilizowanego cementem o $R_m = 2,5$ MPa, gr. 25 cm,
- zagęszczone podłoże gruntowe.

c) jezdni z płyt ażurowych:

- 8 cm płyty ażurowe 30x100,
- 3 cm podsypka bazaltowa 0 – 3 mm,
- 15 cm podbudowa z tłucznia bazaltowego lub granitowego 0 – 31,5 mm,
- 15 cm podbudowa z tłucznia bazaltowego lub granitowego 0 – 63 mm,
- w-wa gruntu z dowozu stabilizowanego cementem o $R_m = 2,5$ MPa, gr. 25 cm,
- zagęszczone podłoże gruntowe.

d) chodnika z kostki betonowej:

- 6 cm betonowa kostka drobnowymiarowa,
- 3 cm podsypka bazaltowa 0 – 3 mm,
- 15 cm podbudowa z tłucznia bazaltowego lub granitowego 0 – 31,5 mm,
- 15 cm podbudowa z tłucznia bazaltowego lub granitowego 0 – 63 mm,
- w-wa gruntu z dowozu stabilizowanego cementem o $R_m = 2,5$ MPa, gr. 15 cm,
- zagęszczone podłoże gruntowe.

Podbudowę wykonać i zagęścić warstwami zgodnie z obowiązującymi normami.

6. Zestawienie zbiorcze

Nawierzchnia jezdni z kostki betonowej drobnowymiarowej gr. 8 cm – 360 m²,

Nawierzchnia jezdni z płyt ażurowych gr. 8 cm – 222 m²,

Nawierzchnia parkingu z kostki betonowej drobnowymiarowej gr. 8 cm – 286 m²,

Nawierzchnia chodnika z kostki betonowej drobnowymiarowej gr. 6 cm – 100 m²,

7. Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem.

Zapotrzebowania i jakość wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków.

Zapotrzebowanie w wodę nie dotyczy.

Woda deszczowa i roztopowa odprowadzona będzie do kanalizacji deszczowej za pomocą projektowanych wpustów ulicznych wg odrębnego opracowania.

Lokalizacja krat ściekowych wg rys. nr 1.

Emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i pylnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i rozprzestrzeniania się.

Nie dotyczy.

Rodzaju i wytwarzania odpadów.

Nie dotyczy.

Emisji hałasu oraz wibracji, a także promieniowania w szczególności jonizującego pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu rozprzestrzeniania się.

Budowa jezdni manewrowej nie pogorszy emisji hałasu.

Pozostała część nie dotyczy.

Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne.

Budowa jezdni manewrowej nie wpłynie niekorzystnie na drzewostan, powierzchnię ziemi w tym glebę oraz wody powierzchniowe i podziemne.

Przyjęte w projekcie rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne ograniczają i eliminują wpływ obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane.

8. Dane informujące czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Nie dotyczy.

9. Wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego.

Nie dotyczy.

10. Zieleń.

Zieleń wg odrębnego opracowania.

11. Oświetlenie uliczne.

Nie dotyczy.

12. Urządzenia i obiekty obce.

Na istniejące sieci należy założyć dwudzielne rury osłonowe.

13. Odwodnienie.

Woda deszczowa i roztopowa odprowadzona będzie do kanalizacji deszczowej za pomocą projektowanych wpustów ulicznych wg odrębnego opracowania.

Lokalizacja krat ściekowych wg rys. nr 1.

Zaprojektowano kraty ściekowe W1 i W2 bez kołnierza od strony krawężnika D 400, (o wymiarach 320 x 520 x 15) oraz kraty ściekowe W3 i W4 D 400, (o wymiarach 320 x 520 x 15).

14. Opis warunków geotechnicznych.

Według opracowania firmy: „ZAKŁAD USŁUG GEOLOGICZNYCH GRUNT” - 45-054 Opole, ul. Grunwaldzka 3a.

15. Informacje dodatkowe.

Do budowy należy użyć materiały posiadające stosowne aprobaty techniczne oraz świadectwa dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym i sanitarnym (zgodnie z ustawą o wyrobach budowlanych).

Projektowane rozwiązania pokazano na rysunkach szczegółowych.

16. Organizacja ruchu.

Projektowana stała organizacja ruchu na terenie działki inwestora:

Projektuje się oznakowanie pionowe:

- D-18a (1 szt),
- tabliczka T-29 (1 szt.).

Znaki drogowe należy zamontować na wysokości 2,20 m mierząc od poziomu nawierzchni miejsc parkingowych do dolnej krawędzi tarczy znaku.

Do wykonania słupków zastosować rury o przekroju okrągłym i barwie szarej (średnicy 2"). Zamiennie dopuszcza się zastosować słupki z profili o przekroju innym niż kołowy – pod warunkiem posiadania stosownej aprobaty technicznej oraz świadectwa dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym.

Lica tarcz znaków wykonać z folii odblaskowej typu 1.

Znaki drogowe pionowe powinny być zgodne ze wzorami w załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 220, póź. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.). Wykonawca zadania powinien każdorazowo sprawdzić ich widoczność i ewentualnie dokonać drobnych korekt ich ustawienia.

17. Roboty przygotowawcze.

Przed rozpoczęciem robót należy:

- zapoznać się z planszą zbiorczą uzbrojenia,
- przeprowadzić kontrolę terenu celem wyznaczenia ewentualnych kolizji z niezinwentaryzowanym uzbrojeniem podziemnym,
- zlecić jednostce wykonawstwa geodezyjnego oznakowanie punktów osnowy geodezyjnej celem zabezpieczenia przed zniszczeniem w czasie robót,
- wytyczyć oraz w sposób trwały i widoczny oznakować w terenie lokalizację projektowanych obiektów. Prace te powinny zostać wykonane przez służby geodezyjne.

- teren budowy zabezpieczyć przed osobami postronnymi oraz widocznie oznakować,
- powiadomić właścicieli istniejącego uzbrojenia terenu i właścicieli działek o terminie rozpoczęcia robót,
- oznakować teren prac w pasie drogowym.

Roboty należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami oraz sztuką budowlaną.

OPRACOWAŁ:

Łukasz Wilisowski

PROJEKTANT:

- **mgr inż. Sebastian Wilisowski**
nr upr. OPL/0286/POOD/06

SPRAWDZIŁ:

- **inż. Sebastian Raudzis**
nr upr. OPL/0283/PWOD/066