

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1.0 CZĘŚĆ OPISOWA

- 1.1 Strona tytułowa
- 1.2 Opis techniczny
- 1.3 Kserokopie uzgodnień
- 1.4 Zasady prowadzenia prac budowlanych w pobliżu linii energetycznych

2.0 CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|---|----------------|
| 2.1 Plan sytuacyjno – wysokościowy | w skali 1: 500 |
| 2.2 Profil podłużny dojazdu 01-02 | 1:500/50 |
| 2.3 Szczegóły konstrukcyjne nawierzchni | 1:20 |
| 2.4 Rysunek roboczy schodów terenowych | 1:50, 20 |
| 2.5 Przekroje poprzeczne | 1:500/50 |
| 2.6 Plansza robót ziemnych | 1:500 |

OPIS TECHNICZNY

1.0 TEMAT PRACY

Projekt wykonawczy drogowy budowy dojazdu, miejsc parkingowych dla samochodów osobowych , chodników i ukształtowania terenu przy budynku garażowo-gospodarczym ze śmietnikiem wraz z wiatą na samochody osobowe przy Regionalnym Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa przy ul. M.C Skłodowskiej 23 w Białymstoku- I etap realizacji.

2.0 PODSTAWA OPRACOWANIA

- zlecenie

3.0 MATERIAŁY DO PROJEKTOWANIA

- mapa sytuacyjno-wysokościowa terenu inwestycji w skali 1:500
- koncepcja zagospodarowania terenu opracowana przez arch. Z Zabagło
- badania warunków gruntowo-wodnych- archiwalne dla istniejącego budynku
- uzgodnienia z projektantami branż współpracujących
- uzgodnienia z gestorami sieci uzbrojenia terenu

4.0 ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren inwestycji położony na działce Inwestora o nr ewid. 1756/1 południowo-wschodniej stronie skrzyżowania ulic M.C Skłodowskiej i Krasińskiego w Białymstoku . Teren częściowo zabudowany (budynek w części centralnej działki) , zadrzewiony obrzeżnie w ilości poniżej 20 szt/ha, nachylony w kierunku północnym o spadku średnim ok.2 %. Część działki na której planowana jest przedmiotowa inwestycja stanowi po wschodniej stronie budynku odcinek dojazdu obsługującego stację „trafo”, śmietnik i garaże tymczasowe (blaszaki), zaś po południowej stronie budynku Centrum Krwiodawstwa trawnik , podjazd do garaży tymczasowych , garaże „blaszaki” i śmietnik murowany.

Istniejące dojazdy, podjazdy na terenie działki posiadają nawierzchnie z płyt betonowych sześciokątnych , płyt żelbetowych wielootworowych typu „JOMB”i betonu . Chodniki, opaski z płyt betonowych 50 x 50 x 7 cm. Istniejące po stronie północnej budynku „Centrum” - dojazdy połączonego do jezdni ul. Krasińskiego i parkingi posiadają nawierzchnię z kostki betonowej brukowej.

Na rozpatrywanym terenie występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- kable energetyczne nn i sn
- sieć c.o 2x DN 125 mm + parociąg ø 100 mm
- przyłącze wodociągowe

W granicach realizacji I etapu budowy występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- kable energetyczne nn i sn

Z badań podłoża gruntowego wynika ,że górną warstwę podłoża stanowią nasypy niebudowlane , stanowiące mieszaninę gruntów niespoistych i spoistych z domieszkami humusu i gruzu o grub. 0.50-1.00 m . Poniżej występują grunty przepuszczane : piaski drobne, pylaste.

Podłoże gruntowe należy uznać za nadające się do posadowienia projektowanych nawierzchni drogowych, w górnej warstwie wątpliwe grupy nośności podłoża G2 , pod warunkiem

dogęszczenia podłoża rodzimego do wymaganego przepisami wskaźnika zagęszczenia oraz zastosowania warstw wzmacniająco-filtracyjnych dostosowujących podłoże projektowanej nawierzchni do grupy nośności G1.

5.0 PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Obsługę komunikacyjną projektowanego budynku garażowo-gospodarczego i projektowanych miejsc postojowych pod wiatą zapewniać będzie projektowany dojazd oznaczony na planie sytuacyjnym symbolami 01-02 o szerokości jezdni 5.22 m podłączony do istniejącego dojazdu z płyt betonowych drogowych. Wzdłuż w/w dojazdu zaprojektowano 13 stanowisk parkingowych o wymiarach 2.30 x 5.00 m i 2.50 x 5.00 m. Stanowisko dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3.60 x 5.00 zaprojektowano przy budynku w obrębie proj. dojazdu. Projektowane chodniki, schody terenowe umożliwiają dojście piesze od miejsc parkingowych i budynku garażowo-gospodarczego do istniejącego budynku Centrum (wejść od strony północno-wschodniej) i stacji „trafo”. Projektowany dojazd zaprojektowano w dowiązaniu do poziomu istniejącego dojazdu od ul. Krasińskiego, poziomu posadowienia projektowanego budynku garażowo-gospodarczego, naturalnej konfiguracji terenu oraz w sposób zapewniający sprawne odprowadzenie wód opadowych. Różnicę wysokości ok. 50 cm pomiędzy projektowanym dojazdem (w punkcie oznaczonym **01**) i istniejącym ciągiem pieszo-jezdnym po stronie południowo-zachodniej działki przewiduje się pokonać poprzez wykonanie skarpy na szerokości trawnika i schodów terenowych.

6.0 ODWODNIENIE

Wody opadowe z projektowanych nawierzchni drogowych odprowadza się do projektowanych wpustów ściekowych podłączonych do projektowanej lokalnej sieci kanalizacji deszczowej.

Wodę z istniejących rynien na południowej elewacji istniejącego budynku, na przejściu przez proj. trawnik ująć w ścieki betonowe typu korytkowego szer 60 cm.

7.0 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Konstrukcję nawierzchni drogowej dojazdu 01-02 zaprojektowano na maksymalne obciążenie ruchem samochodu ciężarowego typu „śmieciarka” - kategoria obciążenia odpowiadająca ulicom klasy Li D w strefie zamieszkania. Dla zakładanych obciążeń i istniejących warunków gruntowych grupy nośności G2 układ warstw konstrukcyjnych nawierzchni drogowych będzie kształtował się następująco:

Dojazd 01- 02

- kostka betonowa brukowa grub. 8 cm na podbudowie z kruszywa łamanego frakcji 0/31.5 mm grub. 25 cm, w-wie wzmacniająco-filtracyjnej z pospółki dobrze uziarnionej grub. 20 cm. Kostka koloru grafitowego o kształcie analogicznym jak na dojeździe od strony ul. Krasińskiego

Miejsca parkingowe dla samochodów osobowych

- kostka betonowa brukowa grub. 8 cm na podbudowie z naturalnego grub. 15 cm i w-wie wzmacniającej z pospółki z pospółki dobrze uziarnionej grub. 15 cm. Kostka koloru szarego, segregacja stanowisk kolor czerwony

Chodniki zwykłe - kostka betonowa brukowa grub. 6 cm (kolorowa)
na podsypce piaskowej grub. 5 cm i w-wie
wzmacniającej z pospółki grub. 10 cm

Trawniki - ziemia urodzajna grub. 10 cm

Nawierzchnię dojazdu , parkingów obramować krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm i 15 x 22 cm (w przypadku obniżenia do +2-+6 cm) posadowionych na ławie betonowej klasy C-12/15.

UWAGI:

- 1/ Roboty nawierzchniowe wykonać zgodnie z normami branżowymi i Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Drogowych
- 2/ W miejscach krzyżowania się ciągów pieszych z proj. dojazdem wtopić krawężnik tak ,aby wystawał max 2 cm ponad poziom nawierzchni jezdni
- 3/ Pokrywy studni rewizyjnych kanalizacji deszczowej , sanitarnej wyregulować do projektowanego poziomu nawierzchni.
- 4/ Usunąć z bezpośredniego posadowienia nawierzchni drogowych humus, części organiczne gruz i kamienie , odpadki
- 5/ Studnie rewizyjne kanalizacji deszczowej i sanitarnej znajdujące się w nawierzchni drogowej obrukować kostką betonową stosowaną do układania wzorów kołowych (bez przycinania kostki)
- 6/ Z uwagi na projektowane obniżenie terenu przy południowej ścianie istniejącego budynku należy uzupełnić cokół elewacji płytkami ceramicznymi do poziomu projektowanego chodnika i trawnika.

8.0 ROZWIĄZANIA UKŁADÓW SIECIOWYCH

Istniejące kable energetyczne kolidujące z projektowaną inwestycją przebudować zgodnie z projektem branży elektrycznej.

9.0 ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne drogowe będą polegały głównie na wykonywaniu wykopów głęb. 0.3-0.80 m pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni i ukształtowanie terenu. Z badań podłoża gruntowego wynika , iż nie występuje tu ziemia urodzajna podlegająca ochronie i wcześniejszemu zdjęciu.

Roboty ziemne obliczono na podstawie szczegółowych przekrojów poprzecznych terenu wykonanych w skali 1:500/50. W obliczeniach uwzględniono wcześniejszą rozbiórkę istniejących nawierzchni i rozłożenie w partiach proj. trawników warstwy humusu grub. 10 cm

Z przeprowadzonych obliczeń otrzymano następujące wyniki:

Wykopy pod dojazd, parkingi, chodniki i u/t	- 311 m ³
Nasypy “ “	- 0 m ³
Nadmiar ziemi z wykopów w ilości zewnętrzn	- 311 m ³ należy odwieźć na

Roboty ziemne wykonać zgodnie z normą PN-S- 02205 i SST.

Roboty ziemne w rejonie istniejących kabli energetycznych wykonywać ze szczególną ostrożnością, pod nadzorem przedstawiciela gestora sieci i ręcznie.

10.0 ORGANIZACJA RUCHU

Na początku drogi dojazdowej do miejsc parkingowych ustawić tablicę ze znakiem D-4a. Znak wykonać jako mały z folii odblaskowej drugiej generacji.

Miejsce parkingowe dla osoby niepełnosprawnej oznakować znakiem pionowym D-18a z tabliczką T-29. „Ślepe” zakończenie dojazdu w punkcie 01 zabezpieczyć słupkami blokującymi U-12c- stalowymi, ustawionymi w obrębie trawnika w odległości 0.50 m o krawędzi dojazdu w rozstawie 1.00 m. Kolorystykę biało-czerwoną słupków wykonać folią odblaskową. Krawężnik kończący dojazd w punkcie 01 pomalować farbą żółtą chlorokauczukową.

Miejsca parkingowe pod wiatą oznaczyć liniami segregacyjnymi poprzez zróżnicowanie kolorystyczne kostki betonowej- pas szer. ok. 20 cm koloru czerwonego.

Słupy wiaty od strony dojazdu okleić folią odblaskową w pasy koloru żółto-czarnego szerokości 25 cm do wysokości 2 m- analogicznie do znaków U-9a i U-9b.

11.0 WYKAZ POWIERZCHNI

- powierzchnia opracowania	- 0.06 ha
- dojazd 01-02	- 260 m ²
- miejsca parkingowe dla samochodów osobowych	- 214 m ²
- chodniki, schody terenowe	- 5.5 m ²
- trawniki	- 88 m ²
.....	
powierzchnia utwardzona ogółem :	- 479.5 m ²

Białystok dn.30.12.2009 r.

Projektant :

.....