

# SPIS ZAWARTOŚCI

## I. DANE OGÓLNE

1. Inwestor
2. Biuro projektowe
3. Podstawa formalno – prawna
4. Cel i zakres opracowania
5. Materiały wyjściowe

## II. OPIS TECHNICZNY

### 1. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY

- 1.1 Opis stanu istniejącego
- 1.2 Dane ewidencyjne
- 1.3 Geotechniczne warunki posadowienia
- 1.4 Dane z planu zagospodarowania przestrzennego
- 1.5 Opis stanu projektowanego
- 1.6 Dane liczbowe, charakterystyka inwestycji
- 1.7 Chodnik w planie
- 1.8 Chodnik w profilu
- 1.9 Zatoka parkingowa, chodnik oraz zjazdy w przekrojach poprzecznych
- 1.10 Konstrukcja nawierzchni
- 1.11 Obramowanie chodnika oraz zjazdów z elementów betonowych
- 1.12 Odwodnienie
- 1.13 Charakterystyka ekologiczna projektowanego układu komunikacyjnego
- 1.14 Roboty rozbiórkowe

### III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

#### Orientacja

Rys. Nr 1.1	Plan sytuacyjny – cz. 1	skala 1:500
Rys. Nr 1.2	Plan sytuacyjny – cz. 2	skala 1:500
Rys. Nr 2.1	Profil podłużny – cz. 1	skala 1:50/500
Rys. Nr 2.2	Profil podłużny – cz. 2	skala 1:50/500
Rys. Nr 3.1	Przekrój typowy A-A, B-B	skala 1:50, 1:25
Rys. Nr 3.2	Przekrój typowy C-C, D-D	skala 1:50, 1:25
Rys. Nr 3.3	Przekrój typowy E-E	skala 1:50, 1:25

## **I. DANE OGÓLNE**

### **1. Inwestor**

Urząd Miasta Imielin  
ul. Imielińska 81  
41-470 Imielin

### **2. Biuro projektowe**

BIURO INŻYNIERSKIE MK Spółka Jawna  
M. Krawczyk, K. Strzeżyk  
ul. Unii Europejskiej 10/88.1  
32-600 Oświęcim

### **3. Podstawa formalno-prawna**

- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U.2012r. poz.462);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 r. poz. 463);
- Rozporządzenie MTiGM z dn. 2.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim, powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz.430);
- Ustawa z dnia 7.07.1994r. – Prawo Budowlane, tekst jednolity (Tekst jednolity Dz. U. 2010 r. Nr 243 poz. 1623).

### **4. Cel i zakres opracowania**

Niniejsze opracowanie obejmuje swoim zakresem wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Budowa chodnika przy ul. Wyzwolenia na odcinku od ul. Olszewskiego do Kopca w Imielinie” – etap I na odcinku od budynku nr 22 do budynku nr 51.

Celem opracowania jest uzyskanie dokumentacji formalno - prawnej dla uzyskania możliwości realizacji inwestycji zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi.

### **5. Materiały wyjściowe**

- aktualna mapa zasadnicza wraz z ewidencją w skali 1:500;
- dane z planu zagospodarowania przestrzennego;
- informacje i wytyczne uzyskane od Inwestora;
- inwentaryzacja i pomiary w terenie;
- uzgodnienia branżowe uzyskane od właścicieli sieci uzbrojenia terenu

## **II. OPIS TECHNICZNY**

### **1. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY**

#### **1.1 Opis stanu istniejącego**

Teren objęty opracowaniem znajduje się w mieście Imielin, pow. bieruńsko - lędziński. Stanowi on fragment drogi gminnej ul. Wyzwolenia.

Początek opracowania stanowi rejon budynku nr 22, natomiast koniec opracowania stanowi rejon bud. nr 51.

Odwodnienie istniejącej jezdni oraz terenów przydrożnych odbywa się do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej.

W terenie objętym opracowaniem, istnieją następujące sieci i urządzenia uzbrojenia nad i podziemnego terenu:

- sieć wodociągowa;
- sieć energetyczna;
- sieć teletechniczna;
- sieć gazowa;
- kanalizacja sanitarna;
- kanalizacja deszczowa;

**Prowadzenie prac w pobliżu istniejących sieci gazowej, teletechnicznej, wodociągowej, energetycznej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem odpowiednich służb, z powiadomieniem przed przystąpieniem do robót, zgodnie z zapisami zamieszczonymi w uzgodnieniach branżowych.**

#### **1.2 Dane ewidencyjne**

Teren objęty opracowaniem mieści się w istniejącym obrysie (pasie drogowym) ulicy Wyzwolenia. Inwestor posiada prawo dysponowania terenem dla działek objętych inwestycją.

Działki inwestycyjne nr: **439, 1122/215.**

- jednostka ewidencyjna Imielin, obręb Imielin.

#### **1.3 Geotechniczne warunki posadowienia**

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24.09.1998r. „W sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych” na omawianym terenie występują proste warunki gruntowe. Projektowany obiekt zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej posadowienia.

#### 1.4 Dane z planu zagospodarowania przestrzennego

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla Miasta Imielin w rejonie ulic Satelickiej, Kolejowej, Drzymały, Dobrej i Wyzwolenia, zatwierdzonym Uchwałą nr VII/35/2011 Rady Miasta Imielin z dnia 27.04.2011 r., ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego nr 153 z dnia 19.07.2011 r., teren objęty opracowaniem znajduje się w jednostkach o symbolu:

- **7KDI1/2** (1x2 droga publiczna klasy lokalnej, ul. Wyzwolenia),
- **6MN2** (tereny zabudowy mieszkaniowej, obszar śródmieścia).

Teren objęty opracowaniem znajduje się w następujących strefach:

- a) **GZWP** – zasięg triasowego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 452 – Chrzanów;
- b) Strefa obszaru obsługi technicznej dla gazociągu;

#### 1.5 Opis stanu projektowanego

W ramach inwestycji wykonane zostaną:

- budowa chodnika o szer. 2,0m;
- budowa zatoki parkingowej o szerokości 2,5m;
- remont zjazdów indywidualnych;
- remont chodnika o szer. 2,0m.

Odcinek objęty inwestycją ma długość 514,10m. Projekt obejmuje budowę chodnika, wzdłuż prawej krawędzi jezdni ul. Wyzwolenia. Na odcinku od km0,0+00,00 do km0,1+95,18 – chodnik zlokalizowany bezpośrednio przy krawężniku ograniczającym jezdnię, na dalszym odcinku – w terenach zielonych pomiędzy jezdnią a ogrodzeniami posesji, na odcinku od km 0,4+64,54 do km 0,5+14,10 (koniec zakresu) – przy krawężniku ograniczającym zatokę parkingową. Szerokość chodnika wynosi 2,0m. Nawierzchnię chodnika stanowi betonowa kostka brukowa o grubości 8cm. Barwa nawierzchni chodnika: czerwona.

Na odcinku od km 0,4+52,50 do końca zakresu opracowania (61,60m) należy wykonać remont chodnika o szerokości 2,0m.

Na wysokości budynków nr 49-51 zaprojektowano zatokę parkingową o szerokości 2,5m i długości 38m. Nawierzchnię zatoki stanowią betonowe płyty ażurowe o grubości 10cm. Barwa nawierzchni: szara.

Na odcinku o długości 11,56m od km 0,5+02,54 do km 0,5+14,10 (koniec zakresu) spadek podłużny jezdni przekracza 6%. Dlatego należy wykonać w poprzek chodnika progi o wysokości 2cm. Szczegóły wykonania przedstawione zostały na

rys. 4.3 „Przekrój typowy E-E”. Lokalizację i parametry progów przyjąć wg opisów na rys. 2.2 „Profil podłużny – cz.2”.

Na odcinku od km0,0+00,00 do km0,1+95,18 chodnik ograniczony jest od strony jezdni istniejącym krawężnikiem betonowym. Na odcinku od km 0,4+64,54 do km 0,5+05,06 chodnik ograniczony jest od strony zatoki parkingowej projektowanym krawężnikiem betonowym. Na pozostałych odcinkach ograniczenie chodnika stanowi obrzeże betonowe 8x30x100cmcm.

### ZJAZDY

Zakres projektu obejmuje remont 4 zjazdów indywidualnych. Zjazdy należy wykonać wg wymiarów podanych na planie sytuacyjnym. Krawędź zjazdu i jezdni wykonać jako skos 1:1. Nawierzchnię zjazdów stanowi beton asfaltowy. Spadki poprzeczne i podłużne zjazdów dostosować do stanu istniejącego.

Odwodnienie z chodnika oraz zjazdów odbywać się będzie poprzez nadanie ww. elementom spadków zarówno podłużnych jak i poprzecznych. Wody deszczowe odprowadzane będą za pomocą kraterów ściekowych istniejącej kanalizacji deszczowej (istniejące wpusty w jezdni ul. Wyzwolenia).

Zakres prac będzie polegał na:

- rozebraniu istniejących nawierzchni remontowanych zjazdów;
- korytowaniu pod warstwy konstrukcyjne chodnika, zjazdów oraz zatoki wraz odwozem materiału;
- zabezpieczeniu sieci uzbrojenia podziemnego;
- wykonaniu warstw podbudowy pod chodnik, zjazdy i zatokę parkingową;
- wykonaniu nawierzchni jezdni chodnika, zjazdów oraz zatoki parkingowej;
- wykonaniu zieleńców.

## **1.6 Dane liczbowe, charakterystyka inwestycji**

Podstawowe dane liczbowe:

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| - długość projektowanego chodnika (szer. 2,00m): | 452,50 mb             |
| - długość remontowanego chodnika (szer. 2,00m):  | 61,60 mb              |
| - powierzchnia projektowanego chodnika:          | 690,00 m <sup>2</sup> |
| - powierzchnia remontowanego chodnika:           | 130,00 m <sup>2</sup> |
| - powierzchnia projektowanej zatoki parkingowej: | 105,00 m <sup>2</sup> |
| - powierzchnia remontowanych zjazdów:            | 105,00 m <sup>2</sup> |

### Charakterystyka inwestycji:

Na terenie objętym opracowaniem nie występuje obszar objęty ochroną konserwatorską, przedmiotowy teren nie znajduje się również na terenie objętym wpływem eksploatacji górniczej.

### 1.7 Chodnik w planie

Zakres opracowania wyznacza km 0,0+00,00 natomiast koniec opracowania stanowi km 0,5+14,10.

Dokładny przebieg chodnika przedstawiono na planie sytuacyjnym.

### 1.8 Chodnik w profilu

Przebieg projektowanego i remontowanego chodnika dostosowano wysokościowo w części do niwelety istniejącego krawężnika a w części do istniejących zjazdów. Na rysunkach nr 2.1 i 2.2 „Profil podłużny” przedstawiona została niweleta projektowanego i remontowanego chodnika. Wartości spadków podłużnych projektowanego chodnika mieszczą się w przedziale od 0,30% do 6,00%. W miejscu, gdzie spadek podłużny chodnika przekracza 6% zaprojektowano progi w ciągu chodnika o wysokości 2cm.

### 1.9 Zatoka parkingowa, chodnik oraz zjazdy w przekrojach poprzecznych

Spadki poprzeczne chodnika oraz zatoki parkingowej zaprojektowano o wartości 2% w kierunku jezdni. Wartości spadków poprzecznych na zjazdach dostosowano do istniejącego ukształtowania terenu.

### 1.10 Konstrukcja nawierzchni

#### Konstrukcja

Zgodnie z ustaleniami z Inwestorem oraz Rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999 r, przyjęto następującą konstrukcję:

#### Chodnik (projektowany i remontowany):

- |   |       |
|---|-------|
| - warstwa ścierna z betonowej kostki brukowej, kolor czerwony | 8 cm  |
| - podsypka cementowo-piaskowa 1:4                             | 3 cm  |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/31,5  | 10 cm |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/63    | 15 cm |
| <b>Razem: 36 cm</b>   |       |

#### Zjazdy:

- |  |       |
|--|-------|
| - warstwa ścierna z betonu asfaltowego 0/8                   | 5 cm  |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/31,5 | 15 cm |
| - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/63   | 25 cm |
| <b>Razem: 45 cm</b>  |       |

### **Zatoka parkingowa:**

- betonowe płyty ażurowe 40x60cm z wypełnieniem otworów zaprawą cementową	10 cm
- zaprawa cementowa (wyrób gotowy)	3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/31,5	10 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. 0/63	35 cm
<b>Razem:</b>	<b>58 cm</b>

### **1.11 Obramowania chodnika oraz zjazdów z elementów betonowych**

Do obramowania chodników należy zastosować obrzeże betonowe 8x30x100cm ułożone na ławie betonowej z obustronnym oporem z betonu C12/15.

Obramowanie zatoki parkingowej stanowią krawężniki betonowe 15x30x100cm wibroprasowane, które należy ułożyć na ławie betonowej z oporem wykonanej

z betonu C12/15. Odkrycie krawężnika powinno wynosić 12 cm względem nawierzchni z płyt ażurowych.

Krawężniki i obrzeża należy ułożyć na ławie betonowej, bezpośrednio na wilgotny, świeży i niestężony beton, zachowując założoną w projekcie niweletę krawężnika. Ławę betonową z oporem wykonać należy z betonu C12/15. Ława pod krawężnikiem musi mieć grubość nie mniejszą niż 10 cm, opór krawężnika - grubość nie mniejsza niż 15 cm.

Zjazdy od strony posesji należy zamknąć za pomocą krawężnika najazdowego o parametrach 15x22x100 ułożonego na ławie betonowej z oporem, wykonanej z betonu C12/15. Odkrycie krawężnika na zjazdach powinno wynosić 2 cm względem nawierzchni jezdni. Od strony chodnika zjazdy należy obramować obrzeżem betonowym.

Zastosowane materiały muszą być kl. I-szej i powinny posiadać atesty, certyfikaty lub aprobaty techniczne stwierdzające dopuszczenie ich do stosowania w budownictwie.

### **1.12 Odwodnienie**

Odwodnienie z projektowanych i remontowanych elementów odbywać się będzie poprzez nadanie ww. elementom spadków podłużnych i poprzecznych. Wody deszczowe z elementów projektowanych oraz remontowanych odprowadzane będą do istniejącej kanalizacji deszczowej (stanowiącej odwodnienie ul. Wyzwolenia).



### **1.13 Charakterystyka ekologiczna projektowanego układu komunikacyjnego**

Z uwagi na swoją konstrukcję, lokalizację i przeznaczenie projektowany układ komunikacyjny nie będzie wprowadzać innych zakłóceń do środowiska.

Prowadzone roboty nie będą miały negatywnego wpływu na glebę. Roboty ziemne będą polegały na wykonaniu koryta pod warstwy konstrukcyjne chodnika, zjazdów i zatoki parkingowej, a powstałe ubytki (za krawężnikami, obrzeżami), należy zasypać gruntem rodzimym. Nadmiar ziemi zostanie częściowo rozplantowany, a częściowo wywieziony.

Z uwagi na głębokość wykopów projektowany układ komunikacyjny nie wpłynie negatywnie na wody gruntowe.

### **1.14 Roboty rozbiórkowe**

#### *Zakres robót rozbiórkowych:*

Roboty rozbiórkowe obejmują:

- rozbiórki istniejących nawierzchni zjazdów wraz z rozbiórką ich konstrukcji;
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne chodnika, zatoki parkingowej i zjazdów.

#### *Sposób prowadzenia robót rozbiórkowych:*

Podczas realizacji robót budowlanych występuje zagrożenie w postaci pracy ciężkiego sprzętu mechanicznego. Do wykonania robót związanych z rozbiórką elementów dróg, może być wykorzystany sprzęt: spycharki, ładowarki, samochody ciężarowe, zrywarki, młoty pneumatyczne, piły mechaniczne, koparki, itp.

Wszystkie elementy możliwe do powtórnego wykorzystania powinny być usuwane bez powodowania zbędnych uszkodzeń. O ile uzyskane elementy nie stają się własnością Wykonawcy, powinien on przewieźć je na miejsce określone przez Inwestora.

Elementy i materiały, które zgodnie z ST stają się własnością Wykonawcy, powinny być usunięte z terenu budowy.

Doły (wykopy) powstałe po rozbiórce elementów dróg, znajdujące się w miejscach, gdzie zgodnie z dokumentacją projektową będą wykonane wykopy drogowe, powinny być tymczasowo zabezpieczone. W szczególności należy zapobiec gromadzeniu się w nich wody opadowej.

Doły w miejscach, gdzie nie przewiduje się wykonania wykopów drogowych należy wypełnić, warstwami, odpowiednim gruntem do poziomu otaczającego terenu i zagęścić zgodnie z wymaganiami określonymi w ST.

**UWAGA:**

**Wszystkie prace należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP, pod nadzorem osoby posiadającej uprawnienia budowlane, zachowując zasadę starannego wykonania robót.**

**Wszystkie wskazane w projekcie materiały oraz ich producenci stanowią wyznacznik standardu jakościowego. Dopuszcza się stosowanie materiałów innych producentów pod warunkiem zastosowania materiałów nie gorszych niż podane w projekcie.**

### III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

#### Orientacja

Rys. Nr 1.1	Plan sytuacyjny – cz. 1	skala 1:500
Rys. Nr 1.2	Plan sytuacyjny – cz. 2	skala 1:500
Rys. Nr 2.1	Profil podłużny – cz. 1	skala 1:50/500
Rys. Nr 2.2	Profil podłużny – cz. 2	skala 1:50/500
Rys. Nr 3.1	Przekrój typowy A-A, B-B	skala 1:50, 1:25
Rys. Nr 3.2	Przekrój typowy C-C, D-D	skala 1:50, 1:25
Rys. Nr 3.3	Przekrój typowy E-E	skala 1:50, 1:25

