

# **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

## **I. CZĘŚĆ OPISOWA**

1. Zawartość opracowania
2. Opis techniczny
3. Kserokopia uprawnień
4. Zaświadczenie o przynależności do MOIIB

## **II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- |             |   |
|-------------|---|
| Rys. Nr 1   | - Projekt zagospodarowania terenu 1 : 500 |
| Rys. Nr 3.1 | - Przekrój podłużny 1 : 200/20            |
| Rys. Nr 3.2 | - Przekrój podłużny 1 : 200/20            |
| Rys. Nr 3.3 | - Przekrój podłużny 1 : 200/20            |
| Rys. Nr 4   | - Przekroje konstrukcyjne 1 : 50          |

# OPIS TECHNICZNY

## **do projektu przebudowy dojazdu do istniejących wiat magazynowych oraz placów manewrowych wraz z rozbudową zewnętrznej instalacji odwodnienia na dz. nr 1/5 przy ul. Ceramicznej w Krakowie**

### **1. WPROWADZENIE**

#### 1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy dojazdu do istniejących wiat magazynowych oraz placów manewrowych wraz z odcinkiem ciągu pieszo – jezdnego na dz. nr 1/5 przy ul. Cementowej w Krakowie

#### 1.2 Lokalizacja

Działka nr 1/5 znajduje się po północno - wschodniej stronie ul. Cementowej. Przylega ona bezpośrednio do pasa drogowego na długości około 155 m.

#### 1.3 Inwestor

INSTYTUT CERAMIKI I MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH W WARSZAWIE  
ODDZIAŁ SZKŁA I MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH W KRAKOWIE  
31 - 983 Kraków, ul. Cementowa 8

#### 1.4 Podstawa opracowania

1.4.1 Umowa zawarta z Inwestorem

1.4.2 Aktualna mapa sytuacyjno – wysokościowa dla celów projektowych z numerami i zaznaczonymi granicami działek opracowana w skali 1 : 500

1.4.3 Inwentaryzacja i pomiary uzupełniające wykonane jesienią 2011 r.

#### 1.6 Podstawa projektowania

1.6.1 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie / Dz. U. z dnia 15 czerwca 2002 r.

1.6.2 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie / Dz./ U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r. /

1.6.3 Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego / Dz. U. Nr 120 z dnia 10 lipca 2003 r. /

1.6.4 Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów Budowlanych

## 2. DANE OGÓLNE STANU ISTNIEJĄCEGO

W południowo – wschodnim narożniku działki nr 1/5 zlokalizowane są dwie wiaty magazynowe z placami manewrowymi i niewielkim obszarem zieleni. Dojazd do tego obszaru zapewnia odcinek drogi dojazdowej biegnącej wzdłuż istniejącego ogrodzenia zlokalizowanego przy dolnej skarpie korony ul. Cementowej. Na drodze dojazdowej i placach widoczne są ślady nawierzchni betonowej która wielokrotnie była remontowana betonem i materiałem kamiennym. Woda opadowa z połaci dachowych i obszaru utwardzonego spływała zgodnie z istniejącymi spadkami na teren działki nr 1/5. W oparciu o wykonany podkład sytuacyjno – wysokościowy stwierdzono, że w rejonie planowanych robót brak jest elementów uzbrojenia terenu.

## 3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

### 3.1 Sytuacja

Projektowana droga dojazdowa biegnie po terenie działki nr 1/5 od jej zachodniej granicy w kierunku południowo – wschodnim. Początek projektowanego odcinka przyjęto w hm 0 + 00.00 na zakresie robót wcześniej wykonanego opracowania. Nawierzchnia drogi dojazdowej ograniczona obustronnym krawężnikiem posiadała będzie szerokość 2.50 m z dowiązaniem w początkowym odcinku do stanu istniejącego ( 4.00 m ). Po obu jej stronach zaprojektowano bezpiecznik ziemny szerokości 0.50 m.

Koniec drogi dojazdowej przyjęto na wierzchołku W4 w hm 0 + 69.60 Prostopadle do dolnego odcinka tej drogi w stronę lewą przed istniejącymi wiatami projektuje się dwie drogi manewrowe szerokości 6.50 i 5.50 m Oba odcinki tej drogi posiadają długość 39.30 m W hm 0 + 22.64 odcinka W3 – W5 zaprojektowano w lewą stronę ciąg pieszo – jezdny WA – WB szerokości 3.00 m. Ciąg ten umożliwia komunikację pieszych pomiędzy wiatami i obszarem górnego parkingu. W sporadycznych przypadkach parametry tego odcinka umożliwiają przejazd samochodami lub innymi pojazdami kołowymi.

W obrębie wiat magazynowych projektuje się place z betonowej kostki brukowej szerokości 10.00 i 9.00 m. W rejonie istniejących drzew pozostawia się zieleniec szerokości 4.75 m zabezpieczony od strony wewnętrznej krawężnikiem betonowym z odkryciem 12 cm

### 3.2 Przekrój podłużny

Projektowana niweleta drogi dojazdowej w części początkowej i środkowej opada kolejno w spadkach : 0.4 %, 3.6 %, 7.5 % i 0.86 %. W załomach podanych spadków wpisano cztery łuki pionowe : dwa wypukłe o promieniach  $R = 120$  i  $160$  m oraz dwa łuki wklęsłe o promieniach  $R = 60$  i  $120$  m. Od hm 0 + 49.31 projektowana niweleta wznosi się w spadku 2.0 %, a w części końcowej opada w spadek 2.0 %. W załomach podanych spadków wpisano pionowy łuk wypukły o promieniu  $R = 120$  m. Dwa odcinki drogi manewrowej w obrębie wiat magazynowych posiadają minimalny spadek podłużny 0.3 %. Na całym odcinku ciągu pieszo jezdnego projektuje się jeden spadek niwelety który wynosi 5.28 % Tak zaprojektowana niweleta przebiega prawie na całym odcinku w niewielkim nasypie.

### 3.3 Przekrój konstrukcyjny

Konstrukcję nawierzchni drogi dojazdowej dróg dojazdowych oraz placów i ciągu pieszo jezdnego WA – WB przyjęto w nawiązaniu do przewidywanego ruchu i warunków gruntowo - wodnych.

Konstrukcja nawierzchni drogi dojazdowej i dróg manewrowych przedstawia się następująco:

- 5 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0 - 12.8 mm
- 7 cm – podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0 - 16 mm
- 20 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0 - 63 mm stab. mech.
- – podłoże G1 o module sprężystości 100 MPa

Konstrukcja nawierzchni placu i wiat magazynowych:

- 8 cm – warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej typu "BEHATON"
- 3 cm – podsypka z grysłu kamiennego 2-8 lub 4-8 mm
- 23 cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0 - 63 mm stab. mech.
- – podłoże G1 o module sprężystości 100 MPa

Zewnętrzne krawędzie drogi dojazdowej, ciągu pieszo jezdnej i lewej strony drogi manewrowej odcinka W3 – W5 zabezpieczyć należy krawężnikiem betonowym 15/30 cm ułożonym na podsypce cementowo – piaskowej i ławie betonowej z oporem o wymiarach 20 x 10 + 10 x 30 cm.

Odkrycie krawężnika 12 cm w stosunku do krawędzi nawierzchni z wyjątkiem podjazdu pod wiaty magazynowe. Na tych odcinkach przewiduje się ułożenie krawężnika betonowego najazdowego 15/22 cm z odkryciem 4 cm.

Spadek poprzeczny projektowanych dróg i placów 2.0 % Kierunek spadków pokazano na rys. nr 1 „Sytuacja i nr 4 „Przekroje konstrukcyjne”.

### 3.4. Odwodnienie

W projekcie branży drogowej pokazano lokalizację i wysokość projektowanych studzienek wodościekowych. W sumie zaprojektowano pięć studzienek wodościekowych do których spływać będzie woda powierzchniowa.

Kanalizacja opadowa odprowadzająca wodę z omawianych studzienek wodościekowych jest przedmiotem oddzielnej dokumentacji branżowej.

### 3.5. Zieleń

Projektowany zakres robót nie koliduje z zielenią wysoką / drzewa / i niską / krzewy /

Roboty ziemne w rejonie istniejących drzew należy prowadzić z dużą ostrożnością chroniąc system korzeniowy.

## **4. NAWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE**

Projekt wysokościowo nawiązano do wykonanego podkładu geodezyjnego przyjmując wysokość 200.86 m w osi drogi dojazdowej na początku projektowanego odcinka.

## **5. GEOTECHNICZNE WARUNKI POSADAWANIA**

W oparciu o Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998 r w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych zgodnie z par. 7 pkt 1c przedmiotowy zakres robót zaliczono do I kategorii geotechnicznej w prostych warunkach gruntowych.

/ roboty drogowe przy wykopach głębokości do 1.2 m i nasypach do 3.0 m./

**Opracował:**