

**"HYDROS" Maciej Sawicki,  
ul. 1000-lecia PP 41c, 15-111 Białystok**

**TEMAT:   Remont stacji uzdatniania wody przy ul. Monerskiej 7  
w Drohiczynie.**

**RODZAJ OPRACOWANIA: PROJEKT WYKONAWCZY -  
branża drogowa**

**ADRES:   Drohiczyn dz. nr. 675**

**INWESTOR:   Gmina Drohiczyn  
ul. Kraszewskiego 5  
17-312 Drohiczyn**

**PROJEKTANT:   mgr inż. Wojciech Grzybowski  
upr. proj. Nr PDL/0065/POOD/05**

**Białystok   12.2011 r.**

# **SPIS ZAŁĄCZNIKÓW**

## **I. CZĘŚĆ OPISOWA.**

1. Opis techniczny.

## **II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.**

1. Projekt zagospodarowania terenu.
2. Przekroje normalne.
3. Plan warstwicowy.

# **OPIS TECHNICZNY**

**do projektu związanego z remontem stacji uzdatniania wody przy ul.  
Monterskiej 7 w Drohiczynie - branża drogowa.**

INWESTOR:      Gmina Drohiczyn  
                      ul. Kraszewskiego 5  
                      17-312 Drohiczyn

## **1. Przedmiot i zakres opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest remont stacji uzdatniania wody przy ul. Monterskiej 7 w Drohiczynie - branża drogowa.

## **2. Podstawa opracowania.**

- ✓ zlecenie Inwestora,
- ✓ mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 do celów projektowych dostarczona przez Inwestora,
- ✓ inwentaryzacja sytuacyjno-wysokościowa w terenie,
- ✓ rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43/1999, poz. 430),

## **3. Opis stanu istniejącego.**

Teren przeznaczony pod remont stacji uzdatniania wody jest zlokalizowany przy ulicy Monterskiej w Drohiczynie. Na terenie przeznaczonym pod zagospodarowanie występują jedynie istniejąca zabudowa.

## **4. Opis rozwiązań projektowych.**

### **4.1. Rozwiązania sytuacyjne.**

Wjazd na teren naszej inwestycji odbywać się będzie od ul. Monterskiej. Szerokość drogi dojazdowej zaprojektowano o szerokości 4,5m z obustronnymi krawężnikami. Spadek poprzeczny zaprojektowano 2% jednostronny. Krawężnik zaprojektowano jako wyniesiony 12cm w stosunku do nawierzchni. Dookoła istniejącego budynku zaprojektowano opaskę o szerokości 1,0m wypełnioną grysem. Rozwiązania sytuacyjne pokazano w części rysunkowej, zał. Nr 1 „Projekt zagospodarowania terenu”.

#### **4.2. Konstrukcja nawierzchni.**

W oparciu o „Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. Nr 43, poz. 430) zaprojektowano następującą konstrukcję i technologię nawierzchni:

##### ***Droga dojazdowa:***

- warstwa z kostki betonowej brukowej grub. 8 cm koloru czerwonego
- podsypka cementowo-piaskowa grub. 5 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 25 cm
- warstwa mrozochronna grub. 20cm

Nawierzchni obramowana krawężnikiem betonowym 15x30cm z ławą oporową z opornikiem. Krawężnik wyniesiony w stosunku do istniejącej jezdni 12cm.

##### ***Chodniki***

- warstwa z kostki betonowej brukowej grub. 6 cm koloru czerwonego
- podsypka piaskowa grub. 5 cm

Opór boczny chodników stanowi obrzeże betonowe 20 x 6 cm.

##### ***Chodniki na podbudowie kruszywowej***

- warstwa z kostki betonowej brukowej grub. 8 cm koloru czerwonego
- podsypka cementowo-piaskowa grub. 5 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm

Opór boczny chodników stanowi obrzeże betonowe 20 x 6 cm.

#### **4.3. Odwodnienie**

Odwodnienie dróg manewrowych, miejsc parkingowych i chodnika projektuje się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych przy krawężniku poprzez zastosowanie normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych wpustów ściekowych i odwodnień liniowych. Wszystkie wpusty zostaną podłączone do projektowanej kanalizacji, która jest ujęta wg oddzielnego opracowania. Lokalizacja i rzędne wpustów pokazano w części rysunkowej, zał. Nr 1 „Projekt zagospodarowania terenu”

#### **4.4. Rozwiązania wysokościowe.**

Wysokościowo nawierzchnię jezdni manewrowej i palcu postojowego dowiązano do rzędnych istniejących budynków. Zaprojektowano spadki nawierzchni zapewniające prawidłowe

odwodnienie. Wody opadowe skierowano do projektowanych wpustów ulicznych i odwodnienia liniowego.

## **5. Roboty ziemne.**

Przed wykonaniem zasadniczych robót ziemnych należy zdjąć warstwę humusu gr. 15 cm. Roboty ziemne przy omawianej inwestycji wynikają głównie z konieczności wykonania wykopów pod konstrukcje jezdni i nasypów pod projektowaną nawierzchnię. Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z normą PN-S-02205 ze stycznia 1998 roku i uzyskać prawidłowe zagęszczenie i nośność podłoża gruntowego. Skarpy obłożyć humusem. Stosownie do projektu (z uwzględnieniem kategorii ruchu) należy uzyskać wymagane wartości  $I_s$  i  $E_2$  podane na str.13 normy - rys. 3 dla nasypów i rys. 4 dla wykopów. Skarpy nasypów i wykopów oraz pozostały teren należy zahumusować i obsiać trawą.

## **6. Rozbiórki.**

Przed przystąpieniem do zasadniczych robót drogowych należy rozebrać:

a) nawierzchnię

- z kostki betonowej brukowej na chodnikach,
- z płyt betonowych na jezdni manewrowej
- z płyt betonowych 50x50x5 cm na chodnikach,
- betonową,

b) krawężniki i obrzeża

c) odwodnienie liniowe.

## **7. Organizacja ruchu.**

Podczas realizacji inwestycji należy zapewnić całkowite bezpieczeństwo pracownikom zatrudnionym na budowie jak i użytkownikom ruchu. Szczególną uwagę należy zwrócić na oznakowanie i zabezpieczenie placu robót po zakończeniu zmiany i na okres od zmierzchu do świtu.

## **8. Uzbrojenie istniejące i projektowane.**

Na terenie obiektu znajdują się urządzenia infrastruktury technicznej:

- kanalizacja sanitarna,
- sieć wodociągowa,
- kabel energetyczny.

**Wszelkie roboty ziemne w pobliżu urządzeń infrastruktury technicznej należy wykonywać ręcznie oraz pod nadzorem ich właścicieli uprzednio zawiadamiając ich o terminie prowadzonych prac.**

## **9. Zieleni.**

W zakresie opracowania nie występują drzewa, które kolidowałyby z projektowanymi rozwiązaniami. Przewidziano wykonanie pasów zieleni o powierzchni 811 m<sup>2</sup>.

## **10. Zajętość terenu.**

Omawiana inwestycja nie pociąga za sobą konieczności wykupu dodatkowych gruntów. Istniejące linie graniczne pokazano na załączniku graficznym linią ciągłą zieloną. Inwestycja zlokalizowana jest na działce nr 675.

## **11. Wpływ inwestycji na środowisko.**

Na etapie realizacji inwestycji negatywne oddziaływanie na środowisko należy eliminować poprzez właściwe prowadzenie prac i stosowanie nowoczesnych technologii budowlanych. W trakcie prowadzonych prac mogą wystąpić awarie sprzętu budowlanego, a w związku z tym ryzyko wycieków paliw i olejów. Ewentualne oddziaływanie negatywne będzie miało charakter krótkotrwały i ustąpi po wykonaniu inwestycji.

Na etapie realizacji inwestycji wykorzystane zostaną surowce typowe do budowy dróg; kruszywo, prefabrykaty betonowe, beton do wykonania ławy pod krawężnikiem, woda (do zagęszczania gruntów i wykonania mieszanki betonowej).

Ewentualny nadmiar gruntu i materiały z rozbiórki zagospodarowane zostaną zgodnie z ustawą o odpadach.

Budowa dróg manewrowych nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko, ani na zmianę stosunków wodnych.

## **12. Uwagi końcowe**

- Projekt drogowy został uzgodniony z innymi branżami.
- Roboty należy prowadzić pod nadzorem osób posiadających uprawnienia do kierowania danym zakresem robót.
- Roboty należy prowadzić zgodnie z niniejszą dokumentacją wykonawczą, zasadami wiedzy technicznej oraz normami i normatywami stosowanymi w budownictwie drogowym.
- Wszelkie odstępstwa od stanu opisanego w dokumentacji, zmiany lub rozwiązania zamienne należy zgłaszać Inspektorowi Nadzoru Inwestorskiego oraz Autorowi opracowania.