



ZAKŁAD BUDOWLANY „KLIER”
54-030 Wrocław ul.. Przemyska 16 a

Tel. Fax. 071/71 64 349
Tel. Kom 0602/10 36 27

PROJEKT WYKONAWCZY **ZAMIENNY**

**OPRACOWANIE - PROJEKT ZAMIENNY KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI DLA
PARKINGU I CIAGU PIESZO - JEZDNEGO NA ZADANIU:
BUDOWA BOISKA WIELOFUNKCYJNEGO W SARNOWIE
PRZY UL. SZKOLNEJ 5**

DZIAŁKA - 311 – km 5, obręb 0009 Sarnów

ADRES - Sarnów ul. Szkolna 5.

BRANŻA - Drogowa

**INWESTOR - Gmina PSARY
ul. Malinowicka nr 4; Psary**

Branża	Projektant	Uprawnienia	Podpisy
Drogowa	inż. Jerzy Klier	Upr. 71/DOS/06	

Wrocław 24.05.2013r.

OŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 20 ust.4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity z dnia 12 listopada 2010 r. Dz. U. Nr 243, poz. 1623 z późniejszymi zmianami)

OŚWIADCZAMY,

że opracowanie pn: **Projekt zamienny konstrukcji nawierzchni dla parkingu i ciągu pieszo -jezdnego na zadaniu pn: Budowa boiska wielofunkcyjnego w Sarnowie przy ul. Szkolnej 5.**

(nazwa, rodzaj i adres zamierzenia budowlanego)

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

.....
Projektant: inż. Jerzy Klier

Upr. drogowe Nr 71/DOS/06

3. SPIS ZAWARTOŚCI.

1. Strona tytułowa.
2. Oświadczenie
3. Spis zawartości.
4. Opis techniczny – część drogowa
 - 4.1. Przedmiot i zakres opracowania.
 - 4.2. Sytuacja.
 - 4.3. Przekroje podłużne.
 - 4.4. Przekroje poprzeczne.
 - 4.5. Przekroje konstrukcyjne.
 - 4.6. Roboty ziemne.
5. Rysunki.
 - Rys. nr D-1 – Przekroje konstrukcyjne ciągów pieszo - jezdnych

4. OPIS TECHNICZNY

4.1. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest zaprojektowanie przekroju konstrukcyjnego ciągów pieszo - jezdnych na terenie Szkoły Podstawowej w Sarnowie przy ul. Szkolnej nr 5 jako alternatywne rozwiązanie opracowanego projektu przez Biuro Projektów Architektonicznych i Usług Inwestorskich "CONTAREX" z Krakowa ul. Stawowa 3.

Zakres opracowania obejmuje wyłącznie ciąg pieszo - jezdny i parkingi wraz z krawężnikami.

4.2. Sytuacja.

W projekcie zamiennego przekroju konstrukcyjnego nie dokonuje się żadnych zmian geometrycznego w rozwiązaniach projektu podstawowego.

4.3. Przekroje podłużne.

W projekcie zamiennego przekroju konstrukcyjnego nie dokonuje się żadnych zmian niwelety ciągów w rozwiązaniach projektu podstawowego.

4.4. Przekroje poprzeczne.

W projekcie zamiennego przekroju konstrukcyjnego nie dokonuje się żadnych zmian w przekrojach poprzecznych ciągów w rozwiązaniach projektu podstawowego.

4.5. Przekroje konstrukcyjne.

Na podstawie dokumentacji geologicznej wykonanej przez Przedsiębiorstwo Produkcyjno Handlowo Usługowe „GEOBUD” Katowice ul. Sikorskiego 34 stwierdzono, że na terenie zalegają następujące warstwy:

Warstwa I – Nasyp niebudowlany – w skład którego wchodzi piaski średnioziarniste z dodatkiem kamienia. Jest to warstwa niewysadzinowa. Grubość warstwy waha się od 1,30- 1,80 m.

Warstwa II – stanowią piaski średnioziarniste średnio zagęszczone grubość warstwy 0,50 m.

Warstwa III – stanowi skała miękka średnio spękana grubość warstwy 2,40 m.

Nie stwierdzono wody gruntowej.

Na podstawie opisanych warunków gruntowo wodnych można zakwalifikować istniejące podłoże gruntowe do kategorii nośności "G1". Uwzględniając przewidywane obciążenie ruchem i mając wiedzę, że ruch ciężarowy ogranicza się wyłącznie do wjazdu samochodu aseminizacyjnego dla odbioru nieczystości płynnych ze zbiorników zlokalizowanych przy ciągu pieszo - jezdny (1 obsługa w tygodniu) należałoby zaprojektować przekrój konstrukcyjny jak dla dróg lokalnych osiedlowych (zgodnie z zalecanymi konstrukcjami w załączniku nr 5 do Rozporządzenia MTiGW z 2 marca 1999r).

Mając jednak świadomość, że ciągi pieszo - jezdne mogą służyć również jako miejsca postojowe dla samochodów osobowych (do 2,5t) zastosowano w tym rozwiązaniu przekrój konstrukcyjny jak dla stanowisk postojowych dla samochodów o ciężarze całkowitym do 2500 kG.

Istniejące podłoże pod nawierzchnią drogową (ciąg pieszo - jezdny i parkingi) po robotach makroniwelacji należy zagęścić do uzyskania wtórnego modułu odkształcenia min. 100MPa.

Ponieważ istniejące podłoże zbudowane jest z gruntów niewysadzinowych nie zachodzi konieczność wymiany gruntów na mrozoodporne.

Przyjęto następującą konstrukcję dla przedmiotowych nawierzchni:

- Warstwa ścieralna z kostki betonowej grubości..... 8 cm
- Podosypka cementowo piaskowa (1/3) grubości3 cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5 o grubości warstwy 15 cm
- łącznie grubość konstrukcyjna wynosi 26 cm

Z uwagi na znaczne zwiększenie obciążenia jezdni w rejonie zbiorników bezodpływowych, gdzie w tym samym miejscu będą zatrzymane pojazdy aseminizacyjnych może występować z czasem deformacja nawierzchni. W związku z tym w rejonie zbiorników na długości 20m należy wykonać wzmocnienie gruntu pod warstwą podbudowy poprzez wbudowanie warstwy gruntu stabilizowanego grubości 5,0MPa i grubości warstwy = 20cm.

4.6. Roboty ziemne

W robotach ziemnych makroniwelacyjnych należy skorygować masy ziemne, gdyż zmieniają się ilości wykopów i nasypów uwzględniając różnicę w zmienionej grubości konstrukcyjnej nawierzchni drogowych.

Opracował:.....