

**Inwestor: Caritas Archidiecezji Łódzkiej  
ul. Gdańska 111, 90-507 Łódź**

**Obiekt: Projekt wykonawczy budowy pasywnego ośrodka rehabilitacyjno wypoczynkowego Caritas Archidiecezji Łódzkiej w Drzewocinach z wewnętrznymi instalacjami wraz z zagospodarowaniem terenu obejmującym : drogę wewnętrzną, parking, komunikację pieszą, małą architekturę i infrastrukturę techniczną oraz likwidacja fragmentów instalacji kanalizacji sanitarnej i elektrycznej, zlokalizowanych na działkach nr 586, 579/1 obręb 007 jednostka ewidencyjna 100803\_2 Drzewociny.**

**Temat: Projekt wykonawczy budowy pasywnego ośrodka rehabilitacyjno wypoczynkowego Caritas Archidiecezji Łódzkiej w Drzewocinach z wewnętrznymi instalacjami wraz z zagospodarowaniem terenu obejmującym : drogę wewnętrzną, parking, komunikację pieszą, małą architekturę i infrastrukturę techniczną oraz likwidacja fragmentów instalacji kanalizacji sanitarnej i elektrycznej, zlokalizowanych na działkach nr 586, 579/1 obręb 007 jednostka ewidencyjna 100803\_2 Drzewociny.**

**Stadium: Projekt wykonawczy –część drogowa.**

**Projektował: mgr inż. Piotr Kwiatkowski  
upr. 123/2000**

**Projektowa Pracownia Drogowa „PROJDRÓG”**

**Sprawdził: mgr inż. Piotr Grodecki  
upr. 13/2003**

Kraków, 29.01.2020 r.

## Spis treści

### I. Część opisowa.

1. Opis techniczny.
2. Decyzja o nadaniu uprawnień budowlanych nr ewid. 13/2003 do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno – budowlanej wydane w dniu 10.07.2003 r. przez MOIIB.
3. Zaświadczenie o członkostwie w Małopolskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa o nr ewid. MAP/BO/1479/03 wydaną przez Małopolską Izbę Inżynierów Budownictwa.
4. Decyzja o nadaniu uprawnień budowlanych Nr ewid. 123/2000 do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń wydane w dniu 27.04.2000 r. przez Wojewodę Małopolskiego.
5. Zaświadczenie o członkostwie w Małopolskiej Okręgowej Izbie Inżynierów Budownictwa o nr ewidencyjnym nr MAP/BO/0349/03 wydana przez Małopolską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa.
6. Oświadczenie projektanta o zgodności wykonanych prac projektowych z obowiązującymi przepisami, normami i warunkami technicznymi.
7. BIOZ.

### II. Część rysunkowa.

- |  |                  |               |
|--|------------------|---------------|
| 1) Orientacja  |                  | rys. 1        |
| 2) Plan sytuacyjny   | w skali 1:500    | rys. 2.1      |
| 3) Plan sytuacyjny nawierzchnie  | w skali 1:500    | rys. 2.2      |
| 4) Przekrój podłużny   | w skali 1:50/500 | rys. 3.1      |
| 5) Przekroje Typowe (charakterystyczne wraz z konstrukcją nawierzchni) | w skali 1:50     | rys. 4.1 -4.4 |

## Opis Techniczny

do projektu wykonawczego – część drogowa – Projekt wykonawczy budowy pasywnego ośrodka rehabilitacyjno wypoczynkowego Caritas Archidiecezji Łódzkiej w Drzewocinach z wewnętrznymi instalacjami wraz z zagospodarowaniem terenu obejmującym : drogę wewnętrzną, parking, komunikację pieszą, małą architekturę i infrastrukturę techniczną oraz likwidacja fragmentów instalacji kanalizacji sanitarnej i elektrycznej, zlokalizowanych na działkach nr 586, 579/1 obręb 007 jednostka ewidencyjna 100803\_2 Drzewociny.

### 1. Podstawa i zakres opracowania.

Projekt opracowano na zlecenie: **Architektura Pasywna Pyszczyk i Stelmach Sp. J. ul. Szlak 65, 31-153 Kraków** jako opracowanie branżowe część drogowa.

Rozwiązanie projektowe obejmuje budowę: - drogi wewnętrznej wraz z miejscami do parkowania i ciągami pieszymi na działkach nr 586, 579/1 obr. 7, jednostka ewidencyjna 100803\_2 Drzewociny. Początek projektowanej drogi wewnętrznej nawiązano do istniejących rzędnych wysokościowych istniejącego zjazdu.

### 2. Dane wyjściowe.

- podkład sytuacyjno - wysokościowy w skali 1:500;
- plan zagospodarowania terenu wykonany przez Architekturę Pasywną Pyszczyk i Stelmach Sp. J.;
- opinia geotechniczna;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

### 3. Stan istniejący.

Przedmiotowy teren pod projektowaną inwestycje to działki 586, 579/1 obr. Nr 007 Drzewociny, jednostka ewidencyjna 100803\_2 Drzewociny zlokalizowane są w rejonie południowej części Drzewocin. Teren istniejący jest zagospodarowany. Teren o bardzo małym zróżnicowaniu wysokościowym -teren płaski. Od strony południowej teren graniczy z z działką nr 586 teren nie zagospodarowany. Od wschodu przedmiotowy teren sąsiaduje z terenem zielonym, boisko działka nr 579/1 i 579/2, od zachodu z istniejącym zagospodarowaniem, od strony północnej z terenem drogą dojazdową działka nr 581.

### 4. Stan projektowany.

#### 4.1 Sytuacja.

Cały projekt wykonano zgodnie z warunkami i parametrami technicznymi określonymi w **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.**

Rozwiązanie projektowe obejmuje budowę układu komunikacyjnego wewnętrznego-  
budowę :

- drogi wewnętrznej wraz z miejscami postojowymi.

Zaprojektowano drogę wewnętrzną o szerokości 5.00 i 6.00 metrów, miejsca postojowe o wymiarach 2.50 x 5.00 m - 39 sztuki i miejsce postojowe o 3.60 x 5.00 - 2 szt. przed budynkiem, miejsce postojowe dla autobusów o wymiarach 3.00 x 19.00 m.

Zaprojektowano drogę wewnętrzną:

- odcinek A - B o długości 11.03 metrów i szerokości 5.00 metrów;
- odcinek B - C – D o długości 59.00 metrów i szerokości 6.00 metrów;
- odcinek B - E - D o długości 59.00 metrów i szerokości 6.00 metrów.

Zaprojektowano ciągi piesze o szerokości 2.00 m.

Układ geometryczny i wysokościowy przedstawiono na sytuacji - rysunek nr 2.1

#### 4.2 Rozwiązania wysokościowe.

Początek projektowanej drogi wewnętrznej nawiązano do istniejącego zjazdu wysokościowo nawiązano do rzędnych istniejącego zjazdu, następnie zaprojektowano krawężnik wystający 0 cm i pochylenie podłużne na drodze wewnętrznej na odcinku A – B zaprojektowano spadek podłużny 0.5% na długości 11.03 m, na dalszym odcinku drogi wewnętrznej (B – C - D) zaprojektowano spadek podłużny 0.5% na długości 16.00 m, spadek podłużny 0.5% na długości 46.00m; na odcinku drogi wewnętrznej (B – E - D) zaprojektowano spadek podłużny 0.5% na długości 46.00 m, spadek podłużny 0.69% na długości 16.00m

Na miejscach postojowych zaprojektowano spadek poprzeczny o wartości od 1% do 2%. Na drodze wewnętrznej zaprojektowano spadek poprzeczny 2%. Na chodnikach spadek poprzeczny zaprojektowano o wartości 2%

Szczegóły pokazano na rysunku nr 3.1 oraz 4.1 – 4.4.

#### 4.3 Odwodnienie.

Odwodnienie powierzchniowe z projektowanej drogi wewnętrznej, miejsc postojowych, ciągów pieszych odbywa się poprzez pochylenia podłużne i poprzeczne w istniejący zieleniec i poprzez rozsączenie w teren inwestora..

#### 4.4 Konstrukcja nawierzchni.

Projektuje się konstrukcję nawierzchni na KR1 i warunki posadowienia G1. Istniejące grunty to piaski należy sprawdzić stan nośności. Na drogach wewnętrznych :

- 8 cm- kostka brukowa betonowa wibroprasowana wg PN-EN-1338:2005,
- 3 cm- warstwa cementowo - piaskowa wg PN-EN-197-1:2002,
- 20 cm- podbudowa z tłuczni kamienno o 0 - 31.5 mm lub kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- 20 cm- podbudowa z tłuczni kamienno o 31.5-63.0 mm lub kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

Projektuje się konstrukcję nawierzchni na KR1 i warunki posadowienia G1 . Dla miejsc postojowych pod autobusy:

5 cm- geokrata wypełniona humusem i obsiana trawą,  
3 cm- warstwa cementowo - piaskowa wg PN-EN-197-1:2002,  
20 cm- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie- PN-EN-13242:2004,  
25 cm- podbudowa z tłuczni kamienno o 31.5-63.0 mm lub kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

Projektuje się konstrukcję nawierzchni na KR1 i warunki posadowienia G1 .Na miejscach postojowych samochodów osobowych:

5 cm- geokrata wypełniona humusem i obsiana trawą,  
3 cm- warstwa cementowo - piaskowa wg PN-EN-197-1:2002,  
15 cm- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie- PN-EN-13242:2004,  
20 cm- podbudowa z tłuczni kamienno o 31.5-63.0 mm lub kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

Projektuje się konstrukcję nawierzchni na chodniku (wg projektu architektury):

8 cm- kostka brukowa betonowa wibroprasowana wg PN-EN-1338:2005,  
3 cm- warstwa piasku wg PN-EN-13242:2004,  
15 cm- podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie- PN-EN-13242:2004,

Drogi wewnętrzne, miejsca postojowe będą obramowane krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm ułożonym na podsypce cementowo - piaskowej 1:4 i ławie betonowej z betonu B15 z oporem, na krawędzi a projektowanego zjazdu ułożyć krawężnik betonowy 15x30 cm ułożonym na podsypce cementowo - piaskowej 1:4 i ławie betonowej z betonu B15 z oporem wystający 0 cm. Projektowany chodnik obramowany obrzeżem betonowym Typu 1, 7 x 28 cm ułożonym na podsypce cementowo – piaskowej 1:4.

## 5. Uwagi końcowe.

Prace należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami BHP i przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane. Przed przystąpieniem do robót ziemnych, związanych z budową drogi i zjazdów należy sprawdzić teren pod względem zbrojenia podziemnego zgodnie z mapą sytuacyjno wysokościową do celów projektowych. Występujące w terenie urządzenia, kable, lub rurociągi wodne należy dokładnie wyznaczyć w terenie (np. palikami ) aby ich nie uszkodzić w trakcie budowy zjazdu. Zabezpieczenie lub przełożenie danej sieci należy wykonać zgodnie z projektem i pod nadzorem użytkownika i odpowiednich specjalistycznych służb.

### 5.1 Geotechniczne warunki posadowienia obiektu budowlanego.

Na podstawie Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r. (Dz. U. z 2012, poz. 463) w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych oraz na podstawie opracowanej opinii geotechnicznej określono warunki gruntowe jako proste oraz obiekt zakwalifikowano do I kategorii geotechnicznej.

Posadowienie obiektu budowlanego w sposób bezpośredni.

### 5.2 Dane dotyczące wpisu do rejestru zabytków.

Działka i teren – na którym jest projektowany obiekt – nie są wpisane do rejestru zabytków. Nie znajduje się w granicach terenu górniczego ani wpływów eksploatacji górniczej.

### 5.3 Wpływ eksploatacji górniczej

Inwestycja jest zlokalizowana poza terenem eksploatacji górniczej. Powstałe odpady zostaną zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach.

### 5.4 Wpływ inwestycji na środowisko

Budowa układu drogowego nie pogarsza stanu wód powierzchniowych, nie ma również wpływu na zwiększenie emisji hałasu, pogorszenie stanu zdrowia i higieny ludzi. Nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów wysokich. Ze względu na roboty budowlanego do głębokości 53 cm nie stwierdzono kolizji z uzbrojeniem podziemnym.

Planowana inwestycja nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko za ten nie jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Planowana inwestycja nie leży na obszarze Natura 2000 i nie oddziałuje na ten obszar.