

SPIS TREŚCI

I. OPIS TECHNICZNY	3
1. Podstawa opracowania.....	3
2. Przedmiot inwestycji	3
3. Stan istniejący zagospodarowania terenu.....	3
4. Plan sytuacyjny	3
5. Rozwiązanie wysokościowe.....	4
6. Odwodnienie	4
7. Konstrukcja nawierzchni	4
8. Roboty rozbiórkowe	5
9. Roboty ziemne	5
ZAŁĄCZNIKI	6
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	10

I. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- 1.1 Zlecenie Inwestora.
- 1.2 Mapa geodezyjna w skali 1:500.
- 1.3 Uzgodnienia z Inwestorem.
- 1.4 Obserwacje własne w terenie.

2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem opracowania jest budowa DRÓG I PLACY MANEWROWYCH dla zadania inwestycyjnego: „Budowy podczyszczalni ścieków generowanych na terenie zlewni należącej do MPL” (MPL - Spółka Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o., w miejscowości Modlin) .

3. Stan istniejący zagospodarowania terenu

W stanie istniejącym na działce nr 1/42 przeznaczonej pod projektowaną zewnętrzną drogę dojazdową do podczyszczalni od strony bramy nr 9 lotniska w części odcinaka ok. 40 m znajduje się stara droga betonowa o skorodowanej nawierzchni przeznaczona do rozbiórki a w części bliżej bramy nr 9 tereny zielone z pojedynczymi krzewami. Trasę drogi otaczają zadrzewione tereny zielone.

W stanie istniejącym na działce nr 1/42 przeznaczonej pod projektowaną podczyszczalnię ścieków na działce 1/53 w pasie szerokości ok. 15 m znajduje się stara droga betonowa o skorodowanej nawierzchni przeznaczona do rozbiórki a w pozostałej części tereny zielone z pojedynczymi krzewami.

4. Plan sytuacyjny

Wjazd na teren oczyszczalni zaprojektowano od drogi dojazdowej do bramy nr 9.

Droga dojazdowa:

Przyjęto drogę dojazdową o szerokości jezdni 3,5m ; 4,0m; 5,0m. Promienie łuków przyjęto jako $R=20m$. Połączenie drogi dojazdowej do bramy nr 9 oraz przedmiotowej drogi połączono skosem 1:1 na długości 2,0m.

Teren oczyszczalni:

Przyjęto drogę dojazdową o szerokości jezdni 4,0m oraz chodniki o szerokości 1,2-1,5m.

5. Rozwiązanie wysokościowe

Droga dojazdowa:

Przyjęto spadki podłużne jezdni o wartościach 0,5% oraz 2% a spadki poprzeczne jedno i dwustronne o wartości 2,0%.

Teren oczyszczalni:

Przyjęto rzędną krawężnika wystającego w rejonie budynku (światło +2cm) jako 104,86. Spadek poprzeczny jezdni przyjęto jako zmienny o wartości w granicach 0,5-2,0%, zgodnie z rysunkiem Plan sytuacyjny. Spadek podłużny ze względu na przyjęte rozwiązanie jest niejednolity na przekroju jezdni.

Przyjęto spadek poprzeczny chodnika jako 2%.

6. Odwodnienie

Odwodnienie jezdni i chodników będzie się odbywać powierzchniowo na teren przyległy.

7. Konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano jezdnię o następującej konstrukcji:

8 cm – warstwa ścieralna z kostki betonowej

5 cm – podsypka cem.-piaskowa 1:4

26cm – kruszywo betonowe 0/31,5 stabilizowane mechanicznie
geowłóknina

40cm – stabilizacja istniejącego gruntu cementem o $R_m=2,5\text{MPa}$

Zaprojektowano chodniki o następującej konstrukcji:

8 cm – warstwa ścieralna z kostki betonowej

3 cm – podsypka cem.-piaskowa 1:4

10 cm – pospółka

Geowłóknina

Do wykonania podbudowy z kruszywa betonowego 0/31,5 stabilizowane mechanicznie, można wykorzystać odpowiednio przekruszoną na miejscu istniejącą nawierzchnię betonową.

8. Roboty rozbiórkowe

Planuje się rozebranie istniejącej nawierzchni z płyt betonowych grubości 15cm.

9. Roboty ziemne

Roboty ziemne ograniczą się do korytowania. Wykonanie robót ziemnych mechanicznie, a w miejscach przebiegu instalacji ręcznie .

10. Geotechniczne rozpoznanie podłoża

W celu oceny podłoża wykonano dwa odwierty badawcze 90 mm do 3 m głębokości p.p.t.. Cechy gruntów jako podłoża budowlanego wyznaczono na podstawie badań polowych.

Parametry geotechniczne wyznaczono na podstawie obserwacji makroskopowej. Zespoły geotechniczne gruntu wydzielono zgodnie z normą PN-81/B-03020.

W trakcie przeprowadzania wierceń stwierdzono :

- na obszarze, na którym będzie posadowiony obiekt nie stwierdzono występowania gruntów słabonośnych,
- brak występowania wody gruntowej do głębokości wiercenia
- projektowana budowa drogi przebiegała będzie w rejonie zbudowanym z piasków gliniastych o stopniu plastyczności $Il=0,3$

Grupę nośności podłoża ustalono na poziomie 0,5 m p.p.t.

Warunki wodne określono jako przeciętne, natomiast grupę nośności podłoża jako G3.

W celu doprowadzenia gruntu do parametrów nośności G1, należy istniejący grunt stabilizować cementem o $R_m=2,5\text{MPa}$ na grubości 40cm.

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych z dnia 25 kwietnia 2012r nie jest konieczne wykonanie dokumentacji geologiczno –inżynierskiej w rozumieniu ustawy Prawo geologiczne i górnicze, ponieważ stwierdzone warunki są proste, a obiekt zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej.

Projektant: mgr inż. Ryszard Kubicki

Sprawdzający: mgr inż. Leszek Pawlak

ZAŁĄCZNIKI

1. Oświadczenie projektanta
2. Zaświadczenie o przynależności do MOIIB
3. Uprawnienia budowlane

O Ś W I A D C Z E N I E

Zgodnie z art. 20 ust. 4 prawa budowlanego, (Prawo budowlane -Dz. U. z 2013. poz. 1409 wraz z późn. zm),oświadczam,

że opracowana przeze mnie dokumentacja projektowa branży drogowej:

Budowa podczyszczalni ścieków generowanych na terenie zlewni należącej do MPL” (MPL - Spółka Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o.) na działkach nr 1/42 i 1/53 w obrębie 0001 1-01 Jednostka ewidencyjna 141401_1 Nowy Dwór Mazowiecki.

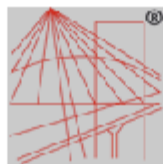
została wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant: mgr inż. Ryszard Kubicki

Warszawa, lipiec 2016r

Sprawdzający: mgr inż. Leszek Pawlak

Warszawa, lipiec 2016r



P O L S K A
I N Ż Y N I E R Ő W
B U D O W N I C T W A

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-UXN-JGU-DVR *

Pan RYSZARD JÓZEF KUBICKI o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/1161/01

adres zamieszkania ul. ANDERSA 15/23, 00-159 WARSZAWA

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2015-01-01 do 2015-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-11-26 roku przez:

Mieczysław Grodzki, Przewodniczący Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1430) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

STWIERDZENIE POSIADANIA PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie

Na podstawie art. 18 ust. 5 i art. 57 ust. 3 ustawy z dnia 24 października 1974 r.
- Prawo budowlane (Dz. U. Nr 38, poz. 229) oraz §
2 ust.1 pkt 1, § 5 ust.1 pkt 1, § 7, § 13 ust.1 pkt 3 lit."b"
rozp. Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r.
w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 46 z późn.
zmianami/

STWIERDZAM

że Ob. RYSZARD JÓZEF KUBICKI s.Zbigniewa
magister inżynier budownictwa drogowego
urodzony(a) dnia 19 marca 1950 r. Warszawa
posiada przygotowanie zawodowe do pełnienia samodzielnej funkcji technicznej
projektanta oraz kierownika budowy i robót
w specjalności konstrukcyjno-inżynieryjnej w zakresie dróg i
lotniskowych dróg startowych oraz manipulacyjnych:
1/do sporządzania projektów budowli dróg, lotniskowych dróg
startowych i manipulacyjnych oraz typowych mostów i prze-
pusztów,
2/do kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót,
kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych ele-
mentów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicz-
nego w zakresie budowli dróg, lotniskowych dróg startowych
i manipulacyjnych, typowych przepustów i mostów.



WARSZAWA
mgr inż. arch. Tadeusz Szumielewicz

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|---|-----------|
| 1. Plan orientacyjny | Rys.0 |
| 2. Rozwiązanie sytuacyjno- wysokościowe | Rys.1a-1b |
| 3. Przekroje konstrukcyjne | Rys.2a-2b |
| 4. Szczegóły konstrukcyjne | Rys.3 |