

SPIS TREŚCI:

1.	DANE OGÓLNE	2
1.1.	INWESTOR	2
1.2.	LOKALIZACJA	2
1.3.	PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA	3
1.4.	ZAKRES ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	3
1.5.	PODSTAWA OPRACOWANIA	3
2.	CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO OPRACOWANIEM	3
2.1.	STAN PRAWNY WŁADANIA TERENU, NA KTÓRYM PLANOWANA JEST INWESTYCJA	3
2.2.	ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU	3
2.3.	WARUNKI GRUNTOWO-WODNE	4
2.4.	CHARAKTERYSTYKA TERENÓW SĄSIEDNICH	4
3.	PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	4
3.2.	OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW	4
3.2.3.	Place manewrowe	4
3.2.5.	Drogi pożarowe	5
3.3.	INFRASTRUKTURA DROGOWA	5
3.3.1.	Podstawowe parametry dróg, chodników i placów	5
3.3.2.	Przebieg dróg w planie	5
3.3.3.	Przekrój podłużny drogi	5
3.3.4.	Przekroje normalne	6
3.3.5.	Konstrukcja nawierzchni	6
	Droga wewnętrzna, place	6
	Chodnik zjazd	6
	Chodnik – droga wewnętrzna	7
3.3.6.	Roboty ziemne	7
3.3.7.	Wykopy i nasypy	7
3.3.7.	Odwodnienie	7

SPIS RYSUNKÓW

Nr rys	Nazwa	skala
D 01	Plan orientacyjny	1:10 000
D 02	Plan sytuacyjny	1:500
D 03	Przekrój podłużny	1:100/1000
D 04	Przekroje normalne	1:50
D 05	Szczegół zjazdu	1:200
D 06	Plan warstwiczny	1:500
D 07	Plan wytyczeniowy	1:500

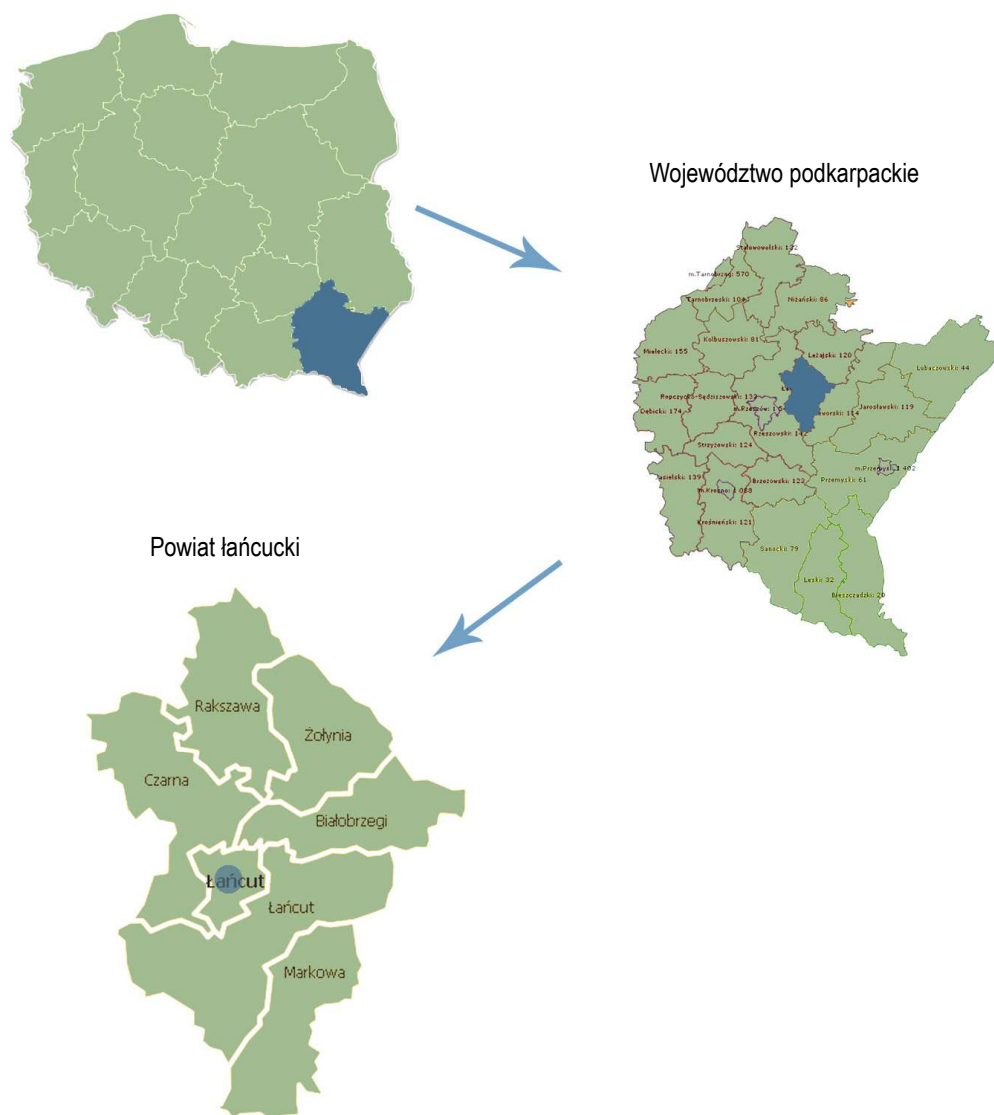
1. DANE OGÓLNE

1.1. INWESTOR

Miasto Łańcut,
Plac Sobieskiego 18, 37-100 Łańcut

1.2. LOKALIZACJA

Dz. nr 5202/10, 5202/11, 5202/12, 5202/13, 5202/14, 5202/15, 5202/18, 5202/19, 5202/20, 5202/21, 5202/22, 5202/24, 5202/26, 5202/28, 5202/5, 5202/6, 5202/8, 5202/9, 134, 121, miasto Łańcut, powiat łańcucki, woj. Podkarpackie



1.3. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Celem wykonania projektu jest nadanie funkcji gospodarczej dla strefy aktywności terenów inwestycyjnych oraz stworzenie podstaw formalno-prawnych pozwalających Inwestorowi na uzyskanie decyzji – pozwolenia na budowę dla zadania pn. „Uzbrojenie terenów inwestycyjnych obejmujące: budowę drogi wewnętrznej, budowę sieci: wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej i elektroenergetycznej, budowę dwóch zbiorników retencyjnych z funkcją przeciwpożarową, budowę dwóch palców manewrowych przy ulicy Polnej w Łąncucie w ramach zadania: „Tworzenie warunków dla rozwoju przedsiębiorczości na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego”.

1.4. ZAKRES ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Zakres projektu obejmuje:

- podział terenu inwestycyjnego na działki funkcjonalne,
- projekt wewnętrznej drogi,
- nawierzchnie utwardzone (jezdnia, chodnik, place manewrowe)
- sieci infrastruktury technicznej (kanalizacja sanitarna, kanalizacja deszczowa, elektroenergetyczne, wodociągowe),
- oświetlenie terenu,
- tereny zielone.

1.5. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawę opracowania stanowi:

- umowa zawarta pomiędzy Zamawiającym, a Przedsiębiorstwem Inżynieryjno-Uslugowym Inżynieria PRO-EKO Sp. z o.o. tj. Wykonawcą.
- mapa do celów projektowych;
- opinia geotechniczna określająca warunki geotechniczne podłoża gruntowego
- wypis i wyrys z ewidencji gruntów
- decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego
- wizja lokalna w terenie
- odpisy dokumentów i uzgodnień
- informacje i materiały otrzymane od Zamawiającego
- projekt budowlany
- obowiązujące normy i przepisy

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO OPRACOWANIEM

2.1. STAN PRAWNY WŁADANIA TERENU, NA KTÓRYM PLANOWANA JEST INWESTYCJA

Inwestor posiada tytuł prawny do dysponowania gruntem, na którym planowana jest przedmiotowa inwestycja. W załączeniu oświadczenie Inwestora o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

2.2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren inwestycyjny znajduje się na Rzeszowskim Obszarze Funkcjonalnym, zlokalizowany na południowo-zachodnich obrzeżach Miasta Łącut, przy ul. Polnej, na działkach nr 5202/10, 5202/11, 5202/12, 5202/13, 5202/14, 5202/15, 5202/18, 5202/19, 5202/20, 5202/21, 5202/22, 5202/24, 5202/26, 5202/28, 5202/5, 5202/6, 5202/8, 5202/9, 134, 121, których powierzchnia zajmuje ok 12,63ha. Teren projektowanej inwestycji wznosi się średnio na wysokości 190,5 m n.p.m. i jest niezabudowany, porośnięty roślinnością trawiastą oraz krzewami samosiewnymi. Na terenie znajdują się naturalne ciek wodne oraz zlewiska pojawiające się w okresach deszczowych.

2.3. WARUNKI GRUNTOWO-WODNE

W podłożu terenu na którym realizowana będzie inwestycja występują głównie gliny, gliny pylaste i ily. Są to grunty zaliczane do wysadzinowych i bardzo wysadzinowych. Woda gruntowa występuje na głębokości 2,0m. Podłoże zaklasyfikowano do grupy nośności G4.

2.4. CHARAKTERYSTYKA TERENÓW SĄSIEDNICH

Teren inwestycji od strony południowej graniczy z linią kolejową, od strony północnej z ciekim wodnym, będącym jednym z dopływów rzeki Stary Wisłok. Od strony zachodniej i wschodniej obszar inwestycyjny graniczy z terenami rolnymi. Bliskie sąsiedztwo autostrady A4 tworzy duży potencjał terenów inwestycyjnych. Autostrada A4 jest częścią drogi międzynarodowej E40 oraz E462 łączącą zachód ze wschodem w południowej części Polski, co wpływa korzystnie na rozwój regionu.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1. OPIS PROJEKTOWANEGO ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Założeniem projektu jest nadanie funkcji gospodarczej dla strefy aktywności terenów inwestycyjnych przy ul. Polnej, które będą sprzyjać lokalizowaniu nowych inwestycji. Utworzenie i uporządkowanie przestrzeni dla celów inwestycyjnych poprzez podział obszaru na działki wraz z uzbrojeniem terenu oraz zapewnieniem komunikacji wewnętrznej.

Wjazd na teren inwestycyjny zaprojektowano od strony zachodniej z drogi publicznej (ul. Polna). Na terenie inwestycyjnym zaprojektowano komunikację wewnętrzną wraz z chodnikami, zapewniając tym dojazd i dojście do każdej działki inwestycyjnej. Place manewrowe znajdujące się przy zbiornikach pełnią funkcję techniczną do obsługi zbiorników oraz jako place do zawracania pojazdów. Projektowane zagospodarowanie terenu przedstawiono na rysunku nr 02 Plan sytuacyjny.

3.2. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW

3.2.1. Podział terenu inwestycyjnego

Teren inwestycji to obszar o powierzchni ok 12.63ha, który został podzielony na 10 działek inwestycyjnych o powierzchni ok. 0,54ha- 1,71ha. Działki przeznaczone są dla przedsiębiorstw produkcyjnych, magazynowych oraz wieloprzestrzennych obiektów handlowych o powierzchniach sprzedaży powyżej 2000m². Każda działka posiada dostęp do projektowanej komunikacji wewnętrznej, oraz zapewnione uzbrojenie terenu w postaci kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej i wodociągu.

3.2.2. Układ komunikacyjny

Dojazd do terenów inwestycyjnych jest zapewniony poprzez zaprojektowanie nowego zjazdu z ul. Polnej. Zjazd z drogi został przewidziany w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia, a w szczególności został dostosowany do wymagań bezpieczeństwa ruchu na drodze i wymiarów gabarytowych pojazdów, dla których jest przeznaczony. Zjazd realizowany będzie wg odrębnego opracowania. Projektuje się nową drogę wewnętrzną o szerokości 6,0m wraz z chodnikami, przebiegającą przez środek terenu inwestycyjnego. Projektuje się również place manewrowe, umożliwiające zawracanie pojazdów oraz pełniące funkcję technicznej obsługi zbiorników.

3.2.3. Place manewrowe

Na terenie inwestycji zaprojektowano dwa place manewrowe w części zachodniej i wschodniej, przy zbiornikach retencyjnych. Place te będą pełniły rolę obsługi technicznej zbiorników retencyjnych oraz do zawracania pojazdów.

Powierzchnie placów manewrowych: 577,0m² i 1742,0m².

3.2.4. Ukształtowanie terenu zieleni

Projektowane tereny biologicznie czynne zostaną uporządkowane, wyrównane i obsiane trawą. Ewentualną aranżację zieleni ozdobnej pozostawia się w gestii Zamawiającego.

3.2.5. Drogi pożarowe

Dojazd dla wozów strażackich jest zapewniony poprzez projektowaną drogę wewnętrzną. Została zaprojektowana w sposób zapewniający parametry dla drogi pożarowej i zapewnia dojazd do wszystkich obiektów.

3.3. INFRASTRUKTURA DROGOWA

3.3.1. Podstawowe parametry dróg, chodników i placów

Droga wewnętrzna DW1 o długości 606,55 m

klasa techniczna	- droga wewnętrzna
prędkość projektowa	- $V_p = 30 \text{ km/h}$
kategoria obciążenia ruchem	- KR3
liczba pasów ruchu	- 1/2
szerokość pasa ruchu	- 3,25 m
szerokość chodnika	- 2,00 m
spadek poprzeczny jezdni na prostej	- 2,0 %
dopuszczalne obciążenie nawierzchni	- 115 kN/oś

Plac manewrowy nr 1

- wymiary – 20,00x20,00m
- pochylenie poprzeczne – 1,00 %.

Plac manewrowy nr 2

- wymiary – 20,00x20,52m
- pochylenie poprzeczne – zmienne.

Kształt placu jest nieregularny z uwagi na jego lokalizację na łuku drogi wewnętrznej.

3.3.2. Przebieg dróg w planie

Droga wewnętrzna biegnie od zjazdu z ul. Polnej w kierunku wschodnim. Trasa drogi składa się z odcinków prostych i łuków poziomych. Po południowej stronie drogi przewidziano wykonanie chodnika dla pieszych użytkowników ruchu. W ciągu drogi zaprojektowano dwa place manewrowe w km ok. 0+200 i km ok 0+520 zlokalizowane w sąsiedztwie projektowanych zbiorników.

Przebieg drogi w planie przedstawiono na rys. D02. Plan sytuacyjny.

3.3.3. Przekrój podłużny drogi

Niwieleta projektowanej drogi uwarunkowana jest ukształtowaniem istniejącego terenu określonego na podstawie mapy do celów projektowych. Przekrój podłużny zaprojektowano biorąc pod uwagę charakter

inwestycji tj. zapewnienie dojazdu do przyległych nieruchomości oraz minimalizację zajętości terenu oraz robót ziemnych.

Maksymalne pochylenia podłużne wynoszą: 3%, minimalne 0,5%. W ciągu niwelety zastosowano łuki pionowe wypukłe i wklęsłe o promieniach $R=1000\text{m}$.

Niweletę drogi przedstawiono na rys. D03. Przekrój podłużny.

3.3.4. Przekroje normalne

Nawierzchnię drogi wewnętrznej oraz placów należy wykonać z betonu asfaltowego wg. konstrukcji nawierzchni. Jeźdnię ograniczono krawężnikiem betonowym 15x30x100 na ławie betonowej C12/15.

Nawierzchnię chodników należy wykonać z kostki betonowej (gr. 8 cm), prowadzonej od strony gruntu w obrzeżu betonowym o wymiarach 8x30x100 cm układanym na ławie betonowej C12/15.

Przekroje poprzeczne przedstawiono na rys. D04. Przekroje normalne.

3.3.5. Konstrukcja nawierzchni

Droga wewnętrzna, place

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość warstwy
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S	5 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W	6 cm
Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P	7 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5	20 cm
Kruszywo stabilizowane cementem C1,5/2,0 (nie mniej niż 2,50MPa)	25 cm
Warstwa odsączająca/ mrozochronna z pospółki $k>8\text{ m/d}$	15 cm
SUMA	78 cm

Chodnik zjazd

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość warstwy
Kostka betonowa	8 cm
Podsypka cementowo – piaskowa 1:4	3 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5	15 cm
Kruszywo stabilizowane cementem C1,5/2,0 (nie mniej niż 2,50MPa)	15 cm
SUMA	41 cm

Chodnik – droga wewnętrzna

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość warstwy
Kostka betonowa	6 cm
Podsypka cementowo – piaskowa 1:4	3 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5	15 cm
Kruszywo stabilizowane cementem C1,5/2,0 (nie mniej niż 2,50MPa)	15 cm
SUMA	39 cm

3.3.6. Roboty ziemne

Wszelkie wymagania i badania dotyczące drogowych robót ziemnych należy przyjmować zgodnie z normą PN-S-02205:1998.

Wskutek prowadzenia robót budowlano–montażowych w fazie realizacji nastąpi jednorazowa nieodwracalna degradacja gleby i ziemi w trakcie wykonawstwa robót ziemnych. Ziemia z wykopów pod fundamenty obiektów budowlanych i infrastruktury zostanie częściowo przemieszczona w terenie w celu jego wyrównania do założonej rzędnej. Pozostały nadmiar ziemi zostanie przeznaczony do dyspozycji Inwestora.

3.3.7. Wykopy i nasypy

Wykonanie wykopów powinno postępować w kierunku podnoszenia się niwelety, aby umożliwić odpływ wód z wykopu. Odsłonięte podczas wykonywania wykopów źródła wody należy ująć za pomocą rowów lub drenów. Wody opadowe i źródlane należy odprowadzić poza teren robót. Skarpy wykopów i nasypów wykonane o spadkach 1:1,50 należy pokryć warstwą ziemi urodzajnej grubości 15 cm po czym obsiać mieszanką traw.

3.3.7. Odwodnienie

Odwodnienie obejmuje ujęcie i odprowadzenie wód deszczowych spływających z drogi, chodników i placów. Wody opadowe będą odprowadzane poprzez spadki poprzeczne i podłużne, skąd trafiać będą do projektowanych wpustów a następnie do projektowanej kanalizacji deszczowej.