

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU WYKONAWCZEGO

DLA INWESTYCJI:

PRZEBUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ W ZAKRESIE POSZERZENIA JEZDNI ORAZ BUDOWY WYNIESIONEGO PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH, BUDOWA, PRZEBUDOWA I REMONT CHODNIKA, ROZBIÓRKA I BUDOWA 7 MIEJSC POSTOJOWYCH, PRZEBUDOWA ZJAZDU, REMONT ISTNIEJĄCEJ NAWIERZCHNI BITUMICZNEJ NA OSIEDLU CENTRUM B W KRAKOWIE

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- *Zlecenie Inwestora tj. Gminy Miejskiej Kraków reprezentowanej przez ZDMK*
- *Podkład sytuacyjno wysokościowy w skali 1:500*
- *Ustawa z dnia: 07-07-1994r. Prawo budowlane (Dz.U.1994 Nr 89 Poz.414 z późniejszymi zmianami),*
- *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia: 02-03-1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.1999 Nr 43 Poz.430 z późniejszymi zmianami),*
- *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia: 25-04-2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U.2012 Nr 0 Poz.462 z późniejszymi zmianami),*
- *Warunki techniczne wydane przez ZDMK oraz operatorów sieci*
- *Wizja lokalna w terenie.*
- *Wymogi i standardy Miejskiego Konserwatora Zabytków*
- *Katalog typowych nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDKiA*
- *Audyty rowerowy*

2. LOKALIZACJA I STAN ISTNIEJĄCY

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w Krakowie, dzielnicy Nowa Huta, na osiedlu Centrum B – dz. nr 150/4. (obr. 45 Nowa Huta). Planowana budowa opaski wraz z miejscami postojowymi przebiega wzdłuż bloków mieszkalnych nr 10 i 1. Obsługa komunikacyjna wewnątrz osiedla odbywa się poprzez istniejące jednokierunkowe drogi wewnętrzne o zmiennej szerokości (średnio 3,0m). Ruch pieszych odbywa się poprzez istniejący chodnik w bardzo dobrym stanie technicznym biegnący od strony południowej jednej drogi wewnętrznej. Po drugiej stronie jezdni zlokalizowana jest opaska z płyt chodnikowych wzdłuż której odbywa się równoległe parkowanie samochodów osobowych. Wzdłuż dz. nr 154 zlokalizowany jest kamienny murek oraz skarpa o wysokości ok. 1m. Okoliczny teren stanowi typowy układ architektoniczny Nowohuckiego osiedla z dużą ilością zieleni, blokami mieszkalnymi, jednokierunkowymi jezdniami oraz placami zabaw.

3. STAN PROJEKTOWANY (SYTUACJA)

W ramach opracowania projektuje się przebudowę, budowę oraz remont chodnika (w formie opaski) z kostki betonowej po zachodniej stronie osiedla, miejsca postojowe o usytuowaniu prostopadłym a także przebudowę drogi wewnętrznej polegającej na wykonaniu poszerzenia o 2,5m i budowie wyniesionego miejsca postojowego. W ramach opracowania projektuje się także przebudowę istniejącego zjazdu.

Proj. chodnik posiada szerokość 2,0m, od jezdni oddzielony jest krawężnikiem betonowym 15x30 – wyn. 6cm, natomiast od terenu zielonego – obrzeżem 8x30 wyn. 3cm. Na wysokości miejsc prostopadłych chodnik należy oddzielić od jezdni krawężnikiem 15x30 wyn. 4cm, natomiast na granicy z obszarem przeznaczonym do parkowania – krawężnikiem najazdowym. Oddzielenie samych miejsc postojowych od terenu zielonego poprzez ułożenie obrzeża 8x30 wyn. 3cm. Na miejscach postojowych prostopadłych należy ułożyć ograniczniki parkowania. W ramach parkowania prostopadłego przewiduje się 2 miejsca dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 2,5 x 3,6m, pozostałe 2,5 x 5,0m.

W zakresie projektowanego zjazdu należy wykonać obniżenie krawężnika z 6cm do 4cm oraz fizyczne wydzielenie skosami 1:1 poprzez ułożenie obrzeży 8x30 o wyniesieniu 0cm. Szerokość zjazdu 3,0m. Spadek podłużny w kierunku jezdni 2%, natomiast poprzeczny zgodny z istniejącym spadkiem podłużnym drogi osiedlowej.

Po stronie południowej projektuje się poszerzenie jezdni w technologii nawierzchni bitumicznej. Spadek poprzeczny w kierunku istniejącej jezdni. Połączenie jezdni istniejącej i poszerzenia poprzez zastosowanie geosiatki na spodzie warstw bitumicznych.

W rejonie granicy bloków nr 9 i 10 projektuje się wyniesione przejście dla pieszych z kostki szarej $h \approx 6\text{cm}$. Wyniesienie wykonać poprzez skosy z kostki 1:10 – jak na planie sytuacyjnym..

4. ROZWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE

Projektowane obiekty należy dowiązać do istniejącej krawędzi jezdni drogi wewnętrznej. Typowe wyniesienie krawężnika na chodniku (w formie opaski) wynosi 6cm, na wysokości m. postojowych prostopadłych oraz zjeździe - 4cm, natomiast w miejscach przejść dla pieszych – 2cm. Na wysokości działki nr 154 projektowana jest skarpa o maksymalnym pochyleniu 1:1. Jej wysokość nie przekroczy 1m.

5. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

CHODNIK W FORMIE OPASKI, ZJAZD, WYNIESIONE PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH

- | | |
|--------|---|
| - 8cm | kostka betonowa szara |
| - 3cm | podsyпка cementowo-piaskowa 1:4 |
| - 30cm | podbudowa zasadnicza z kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowana mechanicznie |
| - 20cm | podbudowa pomocnicza – kruszywo kamienne łamane 31,5/63 stab. mechanicznie |

RAZEM: 61,0cm

MIEJSCA POSTOJOWE, POSZERZENIE JEZDNI

GÓRNE WARSTWY KONSTRUKCYJNE TYP A2

- 4cm w-wa ściernalna z mieszanki mineralno asfaltowej
- 5cm w-wa wiążąca z betonu asfaltowego
- Geosiatka z włókien szklano-węglowych (połączenie istn. jezdni i miejsc postojowych równoległych)
- 22cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30

DOLNE WARSTWY KONSTRUKCYJNE TYP A2

- min. 30cm w-wa mrozochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stab. spoiwem hydraulicznym lub wapnem

RAZEM: 61,0cm

Warunek mrozoodporności:

$h_z = 1.0\text{m}$, podłoże grupy G4, kategoria ruchu KR1.

$1.0 \times 0.60 = 60\text{cm}$ – warunek mrozoodporności spełniony

6. ODWODNIENIE

Przewiduje się grawitacyjne odprowadzenie wody opadowej do istniejących wpustów deszczowych, a następnie do kanalizacji ogólnospławnej. W miejscu wyniesionego przejścia projektuje się dodatkowy wpust.

7. ZIELEŃ

Kolizje z istniejącą zielenią wskazane w inwentaryzacji zieleni (wg odrębnego opracowania) zostaną usunięte zgodnie z projektem branży zieleni.

Opracował: