

OPIS TECHNICZNY

Do projektu budowlanego BUDOWA OPASKI WRAZ Z MIEJSCAMI POSTOJOWYMI NA OSIEDLU CENTRUM B W REJONIE BLOKÓW NR 10 i 1.

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*

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 opaskę od strony północnej jezdni drogi wewnętrznej – zgodnie z planszą nr 1. Przewiduje się wykonanie opaski o szerokości 2m przeznaczonej do parkowania równoległego samochodów. W miejscach wskazanych na rys. nr 1 lokalizuje się prostopadłe miejsca postojowe o wymiarach 2,5 x 5,0m (19m postojowych), oraz 1 miejsce postojowe dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,6 x 5,0m. Wzdłuż dz.

nr 154 opaska będzie posiadać szerokość 2,5m. Istniejące place na których zlokalizowane są obiekty małej architektury (jak trzepaki) zostaną wyremontowane i utwardzone kostką bet. Zgodnie z planszą nr 1 przewiduje się wykonanie 1 zjazdu o szer. 3,0m, w formie obniżonego przejazdu przez chodnik.

4. ROZWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE

Opaskę należy dowieźć wysokościowo do przebiegu jezdni drogi wewnętrznej. Spadki podłużne nie przekroczą 6%, średnio wynoszą 1-2%. Spadek poprzeczny opaski należy wykonać jako 2% w kierunku jezdni drogi wewnętrznej. Wyniesienie krawężnika na typowym odcinku oraz zjeździe należy wykonać jako 4cm. W miejscach dojeżdż do placów, schodów, bram itp. krawężnik należy obniżyć do 2cm, a wzdłuż m. postojowych – wtopić w jezdnię. Wzdłuż dz. nr 154 dowieźcie opaski do terenu zielonego poprzez wykonanie skarpy 1:1 umocnionej darnią. Maksymalna wysokość skarpy ok.1,0m.

5. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

OPASKA, ZJAZD

- 8cm kostka betonowa szara
- 3cm podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 30cm podbudowa zasadnicza z kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowana mechanicznie
- min. 20cm podłoże ulepszone doprowadzone do grupy nośności G1

RAZEM: 61,0cm

MIEJSCA POSTOJOWE

- 8cm kostka ażurowa wypełniona żwirem lub darnią
- 3cm podsypka piaskowo - grysowa
- 30cm podbudowa zasadnicza z kruszywa naturalnego 0/31,5 stabilizowana mechanicznie
- min. 20cm podłoże ulepszone doprowadzone do grupy nośności G1

RAZEM: 61,0cm

Warunek mrozoodporności:

$h_z = 1.0m$, podłoże grupy G4, kategoria ruchu KR1.

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

6. ODWODNIENIE

Przewiduje się grawitacyjne odprowadzenie wody opadowej do istniejących wpustów deszczowych, a następnie do kanalizacji ogólnospławnej.

7. ZIELEŃ

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

Opracował: