

SPIS ZAWARTOŚCI:

- OPIS TECHNICZNY
- RYSUNKI

ORIENTACJA

rys. nr 1

PLAN SYTUACYJNY

SKALA 1:500

rys. nr 2

PRZEKRÓJ TYPOWY

SKALA 1:50

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

- Ustalenia i umowa z Inwestorem,
- Podkład sytuacyjno - wysokościowy w skali 1:500,
- Wizja w terenie,
- Ustawa z dnia 12.03.1985 r o drogach publicznych z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 poz. 430 z 1999r.).
- Katalog Typowych Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych opracowany na zlecenie GDDKiA, Gdańsk 2014.
- Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla obszaru „Bieńczyce - Osiedle”
- Właściwe wytyczne i normy branżowe.
- Program Funkcjonalno-Użytkowy dla przebudowy parkingu na os. Strusia 12.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany budowy parkingu na os. Strusia 12 o łącznej powierzchni zagospodarowania ok. 1400m² wraz odwodnieniem, który obejmuje:

- wykonanie miejsc postojowych i jezdni manewrowych
- powiązanie parkingu z istniejącymi ciągami pieszymi,
- zapewnienie dojazdu do istniejącego pawilonu usługowego na os. Strusia 13,
- wykonanie wyniesionego przejścia dla pieszych przez ul. Janiszewskiego w Krakowie

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

Gmina Miejska Kraków
reprezentowana przez
Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

3. Sytuacja - stan istniejący

W zakresie opracowania jezdnie manewrowe parkingu posiadają nawierzchnię bitumiczną. Na parkingu zlokalizowano dwa rzędy miejsc postojowych usytuowanych prostopadle do jezdni manewrowej. Nawierzchnia miejsc postojowych oraz drogi dojazdowej do budynku usługowego wykonana jest z betonu. Parking wraz z drogą dojazdową obramowane są krawężnikami. Między jezdnią ul. Janiszewskiego, a istniejącym parkingiem zlokalizowany jest chodnik z płyt betonowych. Po stronie wschodniej parkingu występuje chodnik z kostki betonowej, zapewniający dojście piesze od ul. Janiszewskiego do przystanku autobusowego przy ul. Andersa.

Ulica Janiszewskiego posiada jezdnię o szerokości ok. 5,50m i nawierzchni bitumicznej, która obramowana jest obustronnym krawężnikiem betonowym. Na wlocie wschodnim od ul. Celakówny, przy ul. Janiszewskiego zlokalizowane są obustronne chodniki z kostki betonowej i płyt betonowych.

Odwodnienie istniejącego parkingu oraz pasa drogowego ul. Janiszewskiego zapewniają wpusty deszczowe włączone do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej.

Parking jest nieoświetlony. Przy ul. Janiszewskiego zlokalizowana jest napowietrzna sieć oświetlenia ulicznego.

Na terenie inwestycji występują sieci uzbrojenia terenu: kanalizacja ogólnospławna, wodociąg, gazociąg, sieć elektroenergetyczna oraz sieć teletechniczna.

4. Sytuacja - stan projektowany

Zgodnie z wytycznymi Inwestora zaprojektowano parking dla samochodów osobowych wraz z jezdniami manewrowymi. Projektowany układ posiadał będzie 39 miejsc postojowych w systemie prostokątnym, w tym dwa miejsca przewidziano dla osób niepełnosprawnych. Miejsca postojowe zostaną wydzielone za pomocą pasów kostki o kontrastowym kolorze względem nawierzchni miejsc postojowych.

Parametry geometryczne układu komunikacyjnego:

- wymiary miejsc postojowych zwykłych – 2,5m x 5,0m
- wymiary miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych – 3,6m x 5,0m
- szerokość jedni manewrowych – 5,0m
- szerokość wjazdów – 5,0m

Zaprojektowano także remont chodnika łączącego ul. Janiszewskiego oraz al. Andersa, biegnącego wzdłuż wschodniej krawędzi projektowanego parkingu. Projektowany remont chodnika nie zmieni jego parametrów geometrycznych. Remont chodnika wykonany zostanie z istniejących materiałów z rozbiórki. W przypadku stwierdzenia ubytku lub złego stanu technicznego materiałów, nawierzchnię chodnika należy odtworzyć z nowych pełnowartościowych elementów.

W ramach przedmiotowej inwestycji projektuje się również wyniesione przejście dla pieszych przez ul. Janiszewskiego. Nawierzchnia wyniesionego przejścia wykonana zostanie z kostki betonowej koloru czerwonego. Przejście dla pieszych zostało wyznaczone w taki sposób aby zapewnić odpływ wód w kierunku istniejących wpustów deszczowych. Na przekroczeniu jezdni zaprojektowano pasy medialne o szerokości 0,80m dla osób niewidomych i słabowidzących.

W związku ze zmianą zagospodarowania na terenie objętym projektem, likwiduje się część istniejących ścieków przykrawężnikowych. Docelowa lokalizacja ścieków przedstawiona została na rys. nr 1 „Plan Sytuacyjny”. Ścieki należy wykonać z pełnowartościowych materiałów które mogą pochodzić z rozbiórki. Ściek zlokalizowany po północnej stronie ul. Janiszewskiego przy projektowanym wyniesionym przejściu dla pieszych, należy wynieść do poziomu jezdni na odcinku 2m, umożliwiając przepływ wód w stronę istniejącego wpustu deszczowego.

Rozwiązania wysokościowe i odwodnienie

Projektowany układ wysokościowy zaprojektowano przy następujących założeniach:

- nawiązanie wysokościowe do ul. Janiszewskiego
- zapewnienie normatywnych pochyłości podłużnych i poprzecznych
- prawidłowe odwodnienie terenu
- optymalizacja robót ziemnych.

Cały układ komunikacyjny zaprojektowano w niewielkim nasypie względem istniejącego terenu. Pochylenia podłużne jezdni manewrowych wynoszą jest zmiennie i wynosi od 0,5% do 3,2%, natomiast pochylenia poprzeczne jezdni i miejsc postojowych wynoszą od 1% do 2%.

W celu sprawnego odprowadzenia wód opadowych pochylenia poprzeczne i podłużne zaprojektowano tak, aby utworzyć linie ścieków. Wody przejęte zostaną przez projektowany i istniejące wpusty deszczowe i dalej odprowadzone zostaną do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej jak w stanie istniejącym.

Projektuje się studzienkę wodościekową z osadnikiem o głębokości 0,80m z płaskim wpustem na zawiasie, z zabezpieczeniem przed kradzieżą. Projektowany wpust należy połączyć z kanalizacją za pomocą rur PVC SN8 ϕ 200mm.

5. Konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano następujące konstrukcje:

Miejsca postojowe:

- 8cm warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej
- 3cm podsypka cementowo-piaskowa
- 25cm warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 o uziarnieniu 0/31,5mm
- podłoże gruntowe, które należy sprowadzić do grupy nośności G1 o wtórnym module odkształcenia sprężystego nie mniejszym niż 80MPa i wskaźnikiem zagęszczenia nie mniejszym niż 1,0.

Jezdnia manewrowa:

- 4cm warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej
- 8cm warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego
- 22cm warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 o uziarnieniu 0/31,5mm
- podłoże gruntowe, które należy sprowadzić do grupy nośności G1 o wtórnym module odkształcenia sprężystego nie mniejszym niż 80MPa i wskaźnikiem zagęszczenia nie mniejszym niż 1,0.

Remont chodnika:

- 8cm warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej
- 3cm podsypka piaskowa
- 10cm warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 o uziarnieniu 0/31,5mm
- podłoże gruntowe, które należy sprowadzić do grupy nośności G1 o wtórnym module odkształcenia sprężystego nie mniejszym niż 80MPa i wskaźnikiem zagęszczenia nie mniejszym niż 1,0.

Wyniesione przejście dla pieszych:

- 8cm warstwa ścieralna z kostki betonowej wibroprasowanej
- 3cm podsypka cementowo-piaskowa
- 22cm podbudowa zasadnicza z betonu C20/25
- podłoże gruntowe, które należy sprowadzić do grupy nośności G1 o wtórnym module odkształcenia sprężystego nie mniejszym niż 100MPa i wskaźnikiem zagęszczenia nie mniejszym niż 1,0.