
SPIS TREŚCI

I CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1. Przedmiot i zakres opracowania.....	3
2. Podstawa opracowania.....	3
3. Lokalizacja Inwestycji.....	4
4. Opis stanu projektowanego.....	4
4.1 Przyjęte parametry techniczne zjazdu, jezdni manewrowej m. postojowych oraz chodnika.....	4
4.2 Rozwiązania wysokościowe.....	5
4.3 Konstrukcje nawierzchni.....	5
5. Odwodnienie.....	6
6. Oświetlenie.....	7
7. Roboty ziemne i rozbiórkowe.....	7
8. Zabezpieczenie Infrastruktury.....	7
9. Tereny zielone.....	7
10. Opis dostępności dla niepełnosprawnych.....	8
11. Dane informacyjne czy teren jest wpisany do rejestru zabytków.....	8
12. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego.....	8
13. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia.....	8
14. Obszar oddziaływania obiektu.....	8
15. Uwagi.....	8
II CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	10
Spis rysunków.....	10

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu budowlanego dla Inwestycji pn: „Przebudowa wraz z rozbudową miejsc postojowych przy ul. Kieleckiej 9 wraz z odwodnieniem, oświetleniem oraz przekładkami kolidującego uzbrojenia” w Krakowie na działce nr 299/27

Celem wykonania projektu budowlanego jest uzyskanie decyzji pozwolenia na budowę poprzedzającej rozpoczęcie robót budowlanych w przedstawionym zakresie.

Zakres Inwestycji obejmuje:

- przebudowę i rozbudowę jezdni manewrowej (drogi dojazdowej)
- przebudowę i rozbudowę miejsc postojowych dla samochodów osobowych
- budowę i przebudowę chodników
- odtworzenie/remont nawierzchni jezdni drogi wewnętrznej przy ul. Kieleckiej
- odtworzenie nawierzchni chodnika
- odwodnienie parkingu

Lokalizacja inwestycji w stosunku do sąsiednich terenów i stron świata pokazana jest na rysunku nr D1 - Plan orientacyjny

2. Podstawa opracowania

- Umowa nr 1190/ZDMK/2020 zawarta w Krakowie w dniu 23.11.2020 pomiędzy Gminą Miejską Kraków – Zarząd Dróg Miasta Krakowa, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków, a Pawłem Kubicą prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą: Paweł Kubica KUBICAPROJEKT, 31-535 Kraków, ul. Gęsia 10
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz. U. Nr 43, poz. 430 z dnia 14 maja 1999 r., oraz obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23.12.2015 w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz. U. poz. 124 z dnia 29 stycznia 2016 r.,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo Budowlane
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007r. Nr 19 Poz. 115),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (dz. U.

-
- poz. 1065 z dnia 7 czerwca 2019),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego
 - Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 zgodna z terenem wg stanu na miesiąc grudzień 2020
 - Wizja lokalna i dokumentacja fotograficzna

3. Lokalizacja Inwestycji

Województwo: Małopolskie, miejscowość: Kraków

j. ewid. Śródmieście

obr. 0005

Działki: 299/27

4. Opis stanu projektowanego

Zakres projektu obejmuje przebudowę i rozbudowę parkingu przy ul. Kieleckiej 9.

Szerokość istniejącej jezdni manewrowej wynosi 3,0m. Projektuje się poszerzenie jezdni do szerokości 5,0m w rejonie projektowanych miejsc postojowych.

Projektuje się miejsca prostopadłe. Szerokość miejsc postojowych wynosi 2,5m, a dla osób niepełnosprawnych 3,6m. Projektuje się 10 miejsc postojowych w tym jedno stanowisko dla osób niepełnosprawnych. Miejsca parkingowe projektowane są jako ogólnodostępne – przeznaczone wyłącznie dla samochodów osobowych.

Odgródzenie miejsc postojowych od chodnika/bezpiecznika stanowi krawężnik betonowy 15x30.

Chodnik i bezpiecznik obramować obrzeżem betonowym 8x30.

Szczegóły rozwiązań znajdują się w części graficznej projektu.

4.1 Przyjęte parametry techniczne zjazdu, jezdni manewrowej m. postojowych oraz chodnika

- szerokość istniejącej jezdni manewrowej	3,0 m
- dopuszczalny nacisk na oś	100 kN,
- szerokość projektowanej jezdni manewrowej	5,0m
- długość stanowisk postojowych	5,0m
- szerokość stanowisk postojowych	2,5m
- szerokość stanowisk postojowych dla osób niepełnospr.	3,6m
- szerokość chodnika	2,0m
- nawierzchnia stanowisk postojowych	kostka betonowa,
- nawierzchni jezdni manewrowej	asf / kostka betonowa,
- nawierzchnia chodnika	kostka betonowa bezfaz.,
- pochylenie poprzeczne chodnika	2,0%

-
- pochylenie poprzeczne m. postojowych 2,0%

4.2 Rozwiązania wysokościowe

Rozwiązanie wysokościowe zostało uwarunkowane następującymi czynnikami:

- rzędne na włączeniu do istn. układu drogowego
- rzędne istniejące i projektowane w w/w rejonie,
- prawidłowe odwodnienie terenu,

Odśnieżenie krawężników należy wykonać wg poniższych zasad:

- przy zejściach – dojeżdżaniach – 2cm
- przy stanowisku postojowym dla osób niepełnospr.
przy dłuższym boku – 2cm
- przy chodniku – 10-12cm

Szczegóły rozwiązań znajdują się w części graficznej projektu.

4.3 Konstrukcje nawierzchni

Z uwagi na konieczność zapewnienia trwałości projektowanego zjazdu, jezdni manewrowej, projektowanych miejsc postojowych i chodnika, zgodnie z warunkami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999 przyjęto :

kategoria ruchu KR1

grupa nośności podłoża G4

Wymaganą grubość konstrukcji nawierzchni z uwzględnieniem warunku na mrozoodporność wynosi:

dla: G4 i KR1

$$H_{wym} \geq 0.60 H_{zam} \quad H_{zam}=1.00 \text{ m}$$

$$H_{wym} \geq 0.60 \times 1.00 \text{ m}$$

Zaprojektowano następującą konstrukcję jezdni manewrowej, miejsc postojowych:

- 8cm kostka betonowa - szara
- 3cm podsypka cementowo - piaskowa 1:4
- 15cm podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/31,5 stab. mech.
- 20cm podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/63 stab. mech.
- 15cm warstwa mrozochronna z piasku
- geowłóknina z włókien polipropylenowych o parametrach wytrzymałościowych:
 - wytrzymałość na rozciąganie min. 10kN/m
 - wytrzymałość na przebicie min. 1.55kN

Nawierzchnię miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych wykonać w kolorze niebieskim (malowanie lub kolorowa kostka).

Zaprojektowano następującą konstrukcję chodnika / bezpiecznika:

-
- 8cm kostka betonowa bezfazowa - szara
 - 3cm podsypka cementowo - piaskowa 1:4
 - 15cm podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/31,5 stab. mech.
 - 15cm podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/63 stab. mech.

Zaprojektowano następującą konstrukcję jezdni manewrowej:

- 4cm beton asfaltowy AC11S
- 8cm beton asfaltowy AC16W
- 15cm podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/31,5 stab. mech.
- 20cm podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/63 stab. mech.
- 15cm warstwa mrozochronna z piasku
- geowłóknina z włókien polipropylenowych o parametrach wytrzymałościowych:
 - wytrzymałość na rozciąganie min. 10kN/m
 - wytrzymałość na przebicie min. 1.55kN

Przed rozpoczęciem układania konstrukcji nawierzchni, należy sprawdzić moduł sprężystości (wtórny) podłoża. Moduł wtórnego odkształcenia podłoża pod ww. konstrukcje musi odpowiadać parametrom $E2 \geq 100\text{MPa}$ oraz wskaźnik zagęszczenia $Wz \geq 1$. Jeżeli podłoże nie osiąga takich parametrów należy je wzmocnić i doprowadzić do grupy nośności G1.

Konstrukcja nawierzchni powinna być posadowiona na podłożu niewysadzinowym, doprowadzonym do grupy nośności G1. Wymagania dla podbudowy zawarto w PN-EN 13242:2004. Moduł wtórnego odkształcenia zagęszczonej podbudowy stabilizowanej mechanicznie powinien wynosić $E2 \geq 120\text{MPa}$, przy czym zagęszczenie należy uznać za prawidłowe, gdy $E2/E1 \leq 2,2$.

Roboty związane z ułożeniem nawierzchni, krawężników, obrzeży wykonywane będą mechanicznie i ręcznie.

Szczegóły rozwiązania znajdują się w części graficznej projektu.

5. Odwodnienie

Projektowany parking został zaprojektowany zgodnie z odpowiednimi spadkami podłużnymi i poprzecznymi, które tworzą powierzchnie spływu wody w stronę projektowanego ścieku międzyjezdniowego / przykrawężnikowego lub korytek odwodnienia liniowego, a stamtąd do projektowanych wpustów deszczowych.

Zaprojektowano wpust uliczny osadnikowy, o średnicy wewnętrznej 500 mm, wykonany z betonu klasy C35/45. Wpust będzie odprowadzać wodę opadową bezpośrednio do kolektora ogólnospławnego (lub do istniejącego wpustu deszczowego). Wysokość osadnika to $h = 0,8$

m. Dno osadnika powinno być elementem monolitycznym zasyfonowanym. Zwieńczeniem wpustu jest krata żeliwna osadzona na pierścieniu odciążającym. Krata będzie na zawiasie z koszem osadczym zgodnie z PN-EN 124:2000. Krata żeliwna powinna być obniżona o 1 cm w stosunku do niwelety ścieku. Złącza pomiędzy poszczególnymi elementami wpustu powinny być zaspoinowane i zatarte na gładko zaprawą cementową. Połączenie betonowej studzienki ściekowej z przewodem kanalizacyjnym następuje za pomocą przejścia szczelnego wbudowanego w element połączeniowy. Woda z wpustów deszczowych odprowadzana będzie za pomocą przykanalików wykonanych z rur PVC-U Ø200x5,2 mm, SN8, SDR34 do projektowanego kanału deszczowego.

6. Oświetlenie

Przewiduje się wykonanie przebudowy oświetlenia projektowanych miejsc postojowych. Opracowanie wg odrębnej branży.

7. Roboty ziemne i rozbiórkowe

W celu wykonania przedmiotowych prac niezbędną jest rozbiórka istniejącego krawężnika betonowego, obrzeża betonowego, nawierzchni jezdni (mieszanka bitumiczna), chodnika (kostka betonowa) oraz nawierzchni z betonu cementowego.

Konstrukcja nawierzchni jezdni i miejsc postojowych, jezdni wymaga wykonania robót ziemnych (korytowanie) na głębokość ok. 50-60cm

Masy ziemne pozyskane z wykopów zostaną wywiezione z placu budowy na składowisko przez wykonawcę wraz z jego utylizacją.

Roboty wykonywane będą mechanicznie i ręcznie.

8. Zabezpieczenie Infrastruktury

Prace w strefie istniejących sieci podziemnych i naziemnych przeprowadzać zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez gestorów sieci.

9. Tereny zielone

Projektowane zagospodarowanie terenu, wymaga dokonywania zmian w drzewostanie – projektowana jezdnia manewrowa koliduje z istniejącą zielenią. Drzewo o numerze 1 przeznaczone jest do wycinki.

W zakresie rekultywacji i założenia trawników należy spełnić poniższe warunki:

- oczyszczenie powierzchni z zanieczyszczeń (kamienie, grudy ziemi, inne odpady) ściągnięcie nadwyżek ziemi, przekopanie gleby na głębokość 0,1 m, uzupełnienie ubytków gleby ziemią urodzajną, wyplantowanie powierzchni z zachowaniem spadków, wysiew nasion traw (mieszanka traw trójczteroskładnikowa, siewu należy dokonać na glebę lekko wilgotną), po siewie nasiona należy przykryć ziemią na głębokość około 0,5-1 cm i zagrabić używając kolczatki lub grabi, zawałowanie walcem wypełnionym wodą lub piaskiem;

- pielęgnacja gwarancyjna trawników przez okres 1 roku winna obejmować systematyczne koszenie z zachowaniem wysokości trawy ok. 7 cm wraz z wygrabieniem skoszonej trawy i wywozem, pozyskany materiał nie może zalegać na powierzchni dłużej niż 1 dzień, na bieżąco prowadzony dosiew nasion traw, nawożenie nawozami mineralnymi NPK, w okresie suszy podlewanie;

10. Opis dostępności dla niepełnosprawnych.

Przedmiotowa inwestycja nie ogranicza dostępności osobom niepełnosprawnym. Wprowadzono miejsce postojowe dla osób niepełnosprawnych.

11. Dane informacyjne czy teren jest wpisany do rejestru zabytków

Teren, na którym zlokalizowana jest inwestycja nie jest wpisany do rejestru zabytków.

12. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego

Teren, na którym zlokalizowana jest inwestycja nie leży w rejonie eksploatacji górniczej

13. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia

Inwestycja nie jest klasyfikowana jako przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010r. Nr 213, poz. 1397).

14. Obszar oddziaływania obiektu

Inwestycja nie spowoduje zmiany w oddziaływaniu obiektu, którego obszar oddziaływania mieści się w granicach działek na których realizowana będzie inwestycja.

15. Uwagi

- teren robót winien być zabezpieczony i oznakowany zgodnie z przepisami BHP
- Wszystkie materiały i urządzenia montowane wymienione w przedmiotowej dokumentacji muszą posiadać wymagane przez aktualne przepisy: atesty, certyfikaty oraz deklaracje lub certyfikaty zgodności z normami albo z aprobatami technicznymi.
- Prace ziemne przy urządzeniach sieci podziemnych oraz napowietrznych muszą być wykonywane ręcznie i w obecności przedstawiciela danej sieci oraz zgodnie z wydanymi warunkami gestorów sieci
- Po wykorytowaniu, należy sprawdzić nośność podłoża, w przypadku braku nośności należy doprowadzić do wymaganej normowo nośności podłoża.

- Kierowanie robotami przy budowie dróg powierzyć osobie posiadającej uprawnienia do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie. Przed przystąpieniem do robót wyznaczyć położenie obiektu na gruncie przez geodetę z uprawnieniami.

- Wszystkie wymiary należy sprawdzić na budowie. Przed rozpoczęciem robót budowlanych należy wytyczyć obiekt w terenie i sprawdzić zgodność projektu - w przypadku domniemania lub pojawienia się nieścisłości lub błędów należy natychmiast powiadomić Inwestora i/lub Projektanta.

II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Spis rysunków

Rys. nr D2	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1:500
Rys. nr D3	Przekrój podłużny	skala 1:500/50
Rys. nr D4	Przekroje typowe	skala 1:50