SPIS ZAWARTOŚCI DOKUMENTACJI

I I. CZEŚĆ OPISOWA

1. OPIS TECHNICZNY 3

1.1. Przedmiot inwestycji: 3
1.2. Materiały wyjściowe 3
1.3. Istniejący stan zagospodarowania: 3
1.4. Warunki gruntowe i opinia geotechniczna 3
1.5. Układ sieci i przewodów: 4
1.6. Informacja dotycząca ochrony konserwatorskiej: 4
1.7. Informacja dotycząca eksploatacji górniczej: 4
1.8. Obszar oddziaływania obiektu 4
1.9. Wpływ inwestycji na obszary NATURA 2000: 4
1.10. Zgodność projektu z ustaleniami MPZP/decyzji WZ 5
1.11. Wpływ inwestycji na istniejącą zieleń 5
1.12. Projektowane zagospodarowanie – opis rozwiązań konstrukcyjno projektowych 5
1.13. Uwagi końcowe 7

2. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA 8

3. KOPIE UPRAWNIEŃ I ZAŚWIADCZEŃ PROJEKTANTA 9

4. OPINIE, UZGODNIENIA, DECYZJE 11

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan sytuacyjny 1 : 500 - rys. 1.0
2. Profil podłużny zjazdu 1:100/100– rys. 2.0
3. Szczegóły 1:20, 1:50 – rys.3.0
4. Przekroje 1:50 – rys 4.0

1. OPIS TECHNICZNY

1.1. Przedmiot inwestycji:

Przedmiotem inwestycji jest Przebudowa zjazdu publicznego z drogi krajowej nr 79 dz nr 242, 171/9 ul. Aleja gen. W. Andersa na dz. nr 171/8 obr 8 Nowa Huta w Krakowie w celu dojazdu do projektowanej myjni bezdotykowej.
Niniejszy projekt dotyczy tylko **ROZWIĄZAŃ DROGOWYCH**
Zakres i forma projektu budowlanego jest zgodna z wymaganiami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z dnia 27 kwietnia 2012 r.) oraz w Ustawie Prawo Budowlane.

1.2. Materiały wyjściowe

-- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z pożn. zmianami . Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Dz.U. 2020 poz 471 Ustawa z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy - Prawo budowlane
- Dz. U.2020. poz 1609 Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego

1.3. Istniejący stan zagospodarowania:

Działka nr 171/8 nie jest zabudowana, jest jedynie utwardzona tłuczniem, na której zlokalizowany jest parking i posiada zjazd z ul. Gen. W. Andersa podlegający przebudowie. Istniejący zjazd jest z nawierzchni bitumicznej, obramowany krawężnikami betonowymi. Przecina on swoim przebiegiem ścieżkę rowerową oraz chodnik. Na przekroczeniu chodnika i drogi dla rowerów ograniczony jest obustronnie krawężnikami wtopionymi.

1.4. Warunki gruntowe i opinia geotechniczna

Działka znajduje się na terenach z gruntami budowlanymi klasyfikowanymi do gruntów nośnych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych, Dz. U. nr 0, poz. 463 z dnia 25 kwietnia 2012r., przedmiotową inwestycję zalicza

się do **pierwszej kategorii geotechnicznej**. Warunki gruntowe w miejscu przebudowy zjazdu są proste.

1.5. Układ sieci i przewodów:

W miejscu przebudowy zjazdu przebiegają sieci uzbrojenia podziemnego, ale nie kolidują z inwestycją z uwagi na posadowienie.

1.6. Informacja dotycząca ochrony konserwatorskiej:

Teren działki nr 242, 171/9, 171/8 nie podlega ochronie konserwatorskiej i nie jest wpisana do rejestru zabytków ani publicznej ewidencji zabytków.

1.7. Informacja dotycząca eksploatacji górniczej:

Teren przedmiotowych działek położony jest poza strefą oddziaływania eksploatacji górniczej.

1.8. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu - czyli teren wyznaczony w otoczeniu obiektu na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzający związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu terenu. Stwierdza się, że zasięg i wielkość oddziaływania przebudowy zjazdu zawiera się w granicach lokalizacji działek nr 242, 171/9, 171/8 Rodzaj uciążliwości – hałas zgodnie z §177 Dz.U.2016 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Wielkość oddziaływania inwestycji na otoczenie nie przekracza parametrów dopuszczalnych przepisami i normami. Inwestycja nie stwarza zagrożenia dla środowiska ani dla higieny i zdrowia użytkowników.

Największe oddziaływanie negatywne nastąpi w trakcie wykonywania robót. Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe związane z pracą sprzętu budowlanego, transport materiałów i wykonanie prac ziemnych. Planowane przedsięwzięcie może spowodować chwilowe i nieznaczne pogorszenie stanu środowiska w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzenia robót. Uciążliwości wynikające z prowadzenia przedmiotowej inwestycji mogą wystąpić tylko w okresie prowadzenia budowy podczas pracy maszyn. Prace budowlane prowadzone będą tylko w porze dziennej i będą miały przemijalny charakter. Z związku z powyższym negatywne oddziaływanie będzie ograniczone do koniecznego minimum.

1.9. Wpływ inwestycji na obszary NATURA 2000:

Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się w żadnej strefie związanej z obszarem NATURA 2000, nie leży również w sąsiedztwie ww. obszarów.

Przedmiotowa inwestycja nie wpływa negatywnie na obszary NATURA 2000. Nie wymaga także uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

1.10. Zgodność projektu z ustaleniami MPZP/decyzji WZ

Inwestycja jest zgodna z ustaleniami MPZP.

1.11. Wpływ inwestycji na istniejącą zieleń

Inwestycja przebudowy zjazdu nie koliduje z zielenią.

1.12. Projektowane zagospodarowanie – opis rozwiązań konstrukcyjno projektowych

Zaprojektowano przebudowę zjazdu publicznego z drogi krajowej nr 79 dz nr 242, 171/9 ul. Aleja gen. W. Andersa na dz. nr 171/8 obr 8 Nowa Huta w Krakowie o nawierzchni utwardzonej w dostosowaniu do ukształtowania korony drogi w celu dojazdu do proj. Myjni bezdotykowej.

Zjazd spełnia warunki widoczności i nie stwarza zagrożenia dla ruchu pojazdów poruszających się po drodze, jak również wyłączających się z ruchu. Przebudowę zjazdu zaprojektowano zgodnie z § 77 i 78 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz. U. 2016), projektując zjazd o szerokości nawierzchni 5,00 m oraz pobocza gruntowe ulepszone o szer. 0,75 m. Zjazd ma tylko relację wyjazdową z ul. Andersa.

Pochylenie podłużne zjazdu od ul. Andersa wynosi 3%, dalej wyniesienie przed ścieżką rowerową o szerokości 1,0m w spadku 10%, dalej na przekroczeniu ścieżki rowerowej i chodnika 1%, dalej obniżenie o szerokości 1,0m w spadku 5% i dalej w kierunku działki inwestora 5%. Pochylenie poprzeczne zjazdu 2%, a przy krawędzi jezdni drogi dostosowane do jej pochylenia podłużnego ~2%.

Zjazd zaprojektowano w łuku wew o promieniu R=5,50, łuk zew posiada promień R=10,50. Zjazd obramowano krawężnikiem betonowym 20x30cm z odkryciem +12cm, posadowionym na ławie betonowej z oporem z bet min C12/15. Na przekroczeniu chodnika i ścieżki rowerowej zjazdu nie stosuje się obramowania zjazdu krawężnikiem, Istniejący krawężnik obramowujący zjazd należy rozebrać. Lokalnie przy włączeniu do ul. Andersa należy rozebrać część zjazdu i w miejsce po rozbiórce wykonać trawnik. Połączenie jezdni zjazdu z ul. Andersa na „styk” bez stosowania krawężników.

Na przekroczeniu chodnika i ścieżki rowerowej projektuje się wyniesienie zjazdu do ich istniejących wysokości. Połączenie istniejącego chodnika i ścieżki rowerowej z wyniesieniem zjazdu „na styk” bez uskoków. Ograniczenie chodnika od zew strony obrzeżem betonowym 8x30cm. Na skosach wyniesienia zjazdu od strony nawierzchni bitumicznych należy zastosować oporniki betonowe 10x30cm z odkryciem 0cm.(wtopione).

Konstrukcja nawierzchni:

Istniejącą nawierzchnie zjazdu należy sfrezować do istniejącej podbudowy. Następnie wykonać nową warstwę ścieralną o grubości 4cm. Warstwę ścieralną z asfaltu modyfikowanego należy wykonać na przedłużeniu istniejącej ścieżki rowerowej z dowiązaniem wysokościowym bez uskoków stosując obramowanie poprzeczne opornikiem betonowym wtopionym. Na przedłużeniu istniejącego chodnika wykonać nawierzchnie z kostki brukowej gr 8cm ułożonej na podsypce cem-piaskowej gr 4cm z dowiązaniem wysokościowym (bez uskoków) do istniejącego chodnika. Skosy wyniesienia zjazdu wykonać z kostki brukowej betonowej gr 8cm. – rozwiązania wg rys 3.0 i 4.0

Konstrukcja zjazdu

- w-wa ścieralna z bet. Asf AC11s gr 4cm
- ist podbudowa

Konstrukcja ścieżki rowerowej

- w-wa ścieralna z bet. Asf modyfikowanego gr 4cm
- ist podbudowa

Konstrukcja chodnika

- kostka brukowa betonowa gr 8cm
- podsypka cem-piaskowa gr 4cm
- ist podbudowa

Konstrukcja wyniesienia

- kostka brukowa betonowa gr 8cm
- podsypka cem-piaskowa gr 4cm
- podbudowa z kruszwa 0/31,5 o grubości zmiennej do ok 10cm
- ist podbudowa

Odwodnienie zjazdu odbywać się będzie na dotychczasowych zasadach, Woda opadowa zostanie sprowadzona do ist wpustów w jezdni ul. Andersa.

Po zakończeniu robót teren należy uporządkować.

Wszelkie masy ziemne powstałe z wykopów zostaną zagospodarowane na działce inwestora zgodnie z ustawa o odpadach.

1.13. Uwagi końcowe

Przed przystąpieniem do robót wykonawca winien opracować plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia na okres wykonywania robót budowlanych uwzględniający następujące zagrożenia:

- pracę ciężkiego sprzętu tj. koparek, spychaczy, itp.
- pracę lekkiego sprzętu, tj. ubijarek itp.
- kable energetyczne podziemne i napowietrzne pod napięciem,
- Przed przystąpieniem do wykonania robót, Wykonawca winien powiadomić użytkowników uzbrojenia nadziemnego i podziemnego,
- W przypadku napotkania w trakcie wykonywania robót na uzbrojenie niezinwentaryzowane należy napotkane uzbrojenie zabezpieczyć i powiadomić użytkownika,
- Wszystkie napotkane urządzenia energetyczne należy traktować jako czynne, będące pod napięciem i grożące porażeniem,
- W miejscach z dużą ilością uzbrojenia podziemnego należy wykonać próbne przekopy poprzeczne w celu dokładnego usytuowania przewodów,
- Przy realizacji inwestycji należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe do stanu istniejącego,
- Odcinek robót zabezpieczyć zgodnie z instrukcją robót prowadzonych w pasie drogowym,
- O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót powiadomić zarządcę drogi.

UWAGA:

W związku z możliwością wystąpienia nie identyfikowanych urządzeń podziemnych jak również w przypadku istniejących urządzeń podziemnych, wszelkie roboty ziemne a szczególnie wykopy należy wykonywać ręcznie i pod nadzorem administratora urządzeń, który może zalecić dodatkowe zabezpieczenia względnie zmiany do projektu.

Opracował:
Marcin Faron