

JEDNOSTKA PROJEKTOWA	Limba Eko sp. z o.o. ul. Żywiczna 10, 30-251 Kraków tel. 603 873 308, e-mail: projekty@arch-limba.pl
JEDNOSTKA BRANŻOWA	 Piotr Kaczmarczyk Arteria Projektowanie 30-364 Kraków, ul. Kamieniarska 38 tel. 694-498-866 e-mail: arteria.projektowanie@gmail.com www.arteriaprojektowanie.pl

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY

INWESTYCJA:	„POPRAWA DOSTĘPNOŚCI USŁUG SPOŁECZNYCH – MODERNIZACJA I ADAPTACJA ISTNIEJĄCEGO BUDYNKU W CELU NADANIA NOWEJ FUNKCJI SPOŁECZNEJ”
ADRES:	DZIAŁKI NR 244 OBRĘB BISZTYNEK 1, 245 OBRĘB BISZTYNEK 1, PLAC WOLNOŚCI 3 i 5, 11- 230 BISZTYNEK
INWESTOR:	GMINA I MIASTO BISZTYNEK SIEDZIBA: UL. KOŚCIUSZKI 2, 11-230 BISZTYNEK
STADIUM:	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
BRANŻA:	DROGI

PROJEKTANT mgr inż. Piotr Kaczmarczyk	
SPRAWDZAJĄCY mgr inż. Michał Cieślik	
OPRACOWANIE	

ZAKRES OPRACOWANIA	
-------------------------------	--

DATA	KRAKÓW, MAJ 2017
-------------	------------------

Spis treści :

I. CZĘŚĆ OPISOWA:

1. Opis techniczny

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

1. Sytuacjaw skali 1:500, rys. 1
2. Plan warstwicowyw skali 1:500, rys. 2
3. Przekroje konstrukcyjne.....w skali 1:50, rys. 3



Opis do projektu drogowego inwestycji p.n.:
„POPRAWA DOSTĘPNOŚCI USŁUG SPOŁECZNYCH –
MODERNIZACJA I ADAPTACJA ISTNIEJĄCEGO BUDYNKU W CELU
NADANIA NOWEJ FUNKCJI SPOŁECZNEJ PRZY UL. PLAC
WOLNOŚCI NA DZ. EWID. 244 I 245 W M. BISZTYNEK”.

1. Podstawa i zakres opracowania.

Projekt drogowy układu komunikacyjnego dla obsługi inwestycji p.n.: „Projekt poprawy dostępności usług społecznych – modernizacja i adaptacja istniejącego obiektu w celu nadania nowej funkcji społecznej przy ul. Plac Wolności na dz. ewid. 244 i 245 w m. Bisztynek”, został opracowany na zlecenie pracowni architektonicznej „Limba”, ul. Żywiczna 10, 31-251 Kraków.

W zakres opracowania wchodzi wykonanie projektu parkingu wraz z budową dojść pieszych do istniejącego budynku w zakresie działek nr 244 i 245 w m. Bisztynek.

2. Dane wejściowe.

- Podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500,
- Plan zagospodarowania terenu opracowany przez pracownię architektoniczną,
- Wizja w terenie.

3. Stan istniejący.

Teren inwestycji zlokalizowany jest w rejonie Placu Wolności w m. Bisztynek. W stanie istniejącym teren przeznaczony pod budowę parkingu stanowi trawnik o



spadku ok. 5% od istniejącego budynku. Teren inwestycji połączono jest z ul. Plac Wolności wewnętrzną drogą szerokości 5,0 m o nawierzchni asfaltowej, w dobrym stanie technicznym.

Teren jest uzbrojony. W zakresie projektowanego utwardzenia terenu występuje przyłącz gazu i kanalizacja sanitarna.

4. Stan projektowany.

4.1. Sytuacja.

W ramach niniejszego opracowania zaprojektowano budowę parkingu dla samochodów osobowych zlokalizowanego przy istniejącym budynku przy ul. Plac Wolności 3 i 5 wraz z budową dojść pieszych do budynku.

Projektuje się parking na 19 samochodów osobowych. Zaprojektowano 17 stanowisk postojowych o wymiarach 2,30 m x 5,0 m i 2 stanowiska dla osób niepełnosprawnych od strony budynku o wymiarach 3,60 m x 5,0 m (zgodnie z rys. nr 1). Stanowiska rozmieszczono obustronnie względem projektowanej drogi manewrowej szerokości 6,50 m. Parking obsługiwany będzie od strony ul. Plac Wolności poprzez istniejącą drogę wewnętrzną szer. 5,0 m. Projektuje się połączenie parkingu z istniejącą nawierzchnią odcinkiem drogi szer. 3,0 m z wyłukowaniem na włączeniu do istniejącej drogi łukiem o promieniu $R=3,0$ m.

Projektuje się dwa dojścia piesze od strony parkingu szer. 1,0 m i 2,55 m poprzez projektowane schody o wymiarach 3x15x35 i dojście boczne szer. 1,50 m od istniejącej drogi przewidziane szczególnie dla osób niepełnosprawnych.

4.2. Roboty ziemne

Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu wykopu i koryta pod nawierzchnię parkingu i chodników.



Ziemię uzyskaną z koryta należy załadować na samochód i odwieźć na odkład lub rozplanować po terenie Inwestora. Roboty ziemne należy prowadzić zgodnie z normą PN-S-02205 z 1998r.

W pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego roboty ziemne należy prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności, w razie odkrycia kabli uzbrojenia podziemnego należy je zabezpieczyć rurami dwudzielnymi AROTA na szerokości projektowanej nawierzchni. Istniejące uzbrojenie podziemne zabezpieczyć zgodnie z warunkami wydanymi przez gestorów danych sieci.

4.3. Rozwiązanie wysokościowe i odwodnienie.

Rozwiązanie wysokościowe dla projektowanego parkingu zostało uwarunkowane rzędnymi istniejącej drogi wewnętrznej i rzędnymi wejść do budynku. Z uwagi na duży spadek istniejącego terenu i konieczność zminimalizowania nasypu, zdecydowano na wprowadzenie schodów na dojściach pieszych do parkingu. Pozwoliło to na ukształtowanie powierzchni parkingu w większości na terenie (Rys. nr 2).

Parking zaprojektowano ze spadkiem podłużnym $i=2,5\%$ od istniejącego budynku. Pochylenie podłużne stanowisk postojowych projektuje się $i=0\%$ - $i=2\%$. Wokół krawędzi parkingu zaprojektowano skarpe nasypową zieloną o spadku 1:1,5 celem dowiązania do istniejących rzędnych trawnika (Rys. nr 3).

Nawierzchnię parkingu projektuje się z płyt betonowych ażurowych, stąd wody opadowe z nawierzchni zostaną przesączone bezpośrednio do gruntu.

Chodnik wzdłuż budynku projektuje się ze spadkiem poprzecznym $i=3\%$ w kierunku parkingu (Rys. nr 3) z odprowadzeniem wody opadowej w zieleniec.

Na zakresach robót należy dowiązać się do rzędnych istniejących nawierzchni bądź zielenca.



4.4. Przekrój konstrukcyjny.

Na drodze manewrowej i miejscach postojowych zaprojektowano nawierzchnię pod ruch KR1 i przyjęto grupę nośności podłoża G4.

Zaprojektowano następującą konstrukcję o nawierzchni z płyt betonowych ażurowych:

- 8 cm – płyty betonowe ażurowe;
- 3 cm – podsypka piaskowa, wg PN-B-11113 ;
- 15 cm – podbudowa z kruszywa kamiennego łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102/97;
- 50 cm – w-wa mrozochronna z kruszywa kamiennego łamanego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie w dwóch warstwach, wg PN-S-06102/97
/ wymagane uzyskanie E2 min 100MPa na górnej powierzchni warstwy/;
- geowłóknina o masie powierzchniowej 200 g/m²;

76 cm RAZEM

Na chodnikach zaprojektowano konstrukcję nawierzchni:

- 6 cm – kostka granitowa, wg architektury;
- 3 cm – podsypka cementowo - piaskowa 1:3, wg PN-B-11113 ;
- 20 cm – kruszywo kamienne łamane 0/63mm stabilizowane mechanicznie, wg PN-S-06102;

29 cm RAZEM

Opaski wokół budynku projektuje się jako żwirowe, rozwiązanie wg projektu architektonicznego.



Parking projektuje się obramować krawężnikiem betonowym wibroprasowanym 15/30cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grub. 4cm i ławie betonowej „z oporem” z betonu C12/15 (B15) grub. 10 cm.

Chodniki obramowano obrzeżem betonowym 8/30 o odkryciu $h=0-4$ cm, układanym na ławie „z oporem” z betonu C12/15 grub. 10 cm.

Wzdłuż parkingu zaprojektowano odkrycie krawężnika $h=10$ cm.

Stopnie schodów terenowych projektuje się wykonać z krawężnika betonowego wibroprasowanego 15/30cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grub. 4cm i ławie betonowej „z oporem” z betonu C12/15 (B15) grub. 10 cm i kostki granitowej grub. 8 cm. Schody obramowane będą obrzeżem betonowym 8/30 układanym na ławie „z oporem” z betonu C12/15 grub. 10 cm

5. Uwagi końcowe.

- Wszelkie prace należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami BHP.
- Projekt wykonano w oparciu o Rozporządzenie Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /tekst jednolity z dnia 29.01.2016r Dz. U. poz. 124/, przyjęto skrajnię drogi 4.5m liczoną od poziomu nawierzchni.
- Przed wykonaniem konstrukcji nawierzchni należy zdjąć warstwę gleby - zgodnie z dokumentacją geotechniczną.
- Podłoże pod nawierzchnię należy zagęścić zgodnie z normą "Roboty ziemne".
- Bezwzględnie przy wykonywaniu robót ziemnych nie wolno dopuścić do zawilgocenia podłoża w miejscach występowania gruntów pylastych.
- Nasypy należy wykonywać z gruntów zagęszczalnych.
- Wszystkie materiały powinny odznaczać się właściwościami mrozoodpornymi.
- Po zakończeniu robót pas drogowy należy przywrócić do poprzedniego stanu użyteczności.

