

OPIS TECHNICZNY

Podstawa opracowania:

- Umowa zawarta z Inwestorem – Miasto Inowrocław,
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa 1: 500,
- 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),
- Uzupełniające pomiary sytuacyjno – wysokościowe,
- Zgoda na dysponowanie gruntem na działkach nr 15/1, 16/1, 17/1, 12/3 wydana przez PKP Oddział Dysponowania Nieruchomościami w Gdańsku (NGd9.6143.375.2014.GP/2),
- Zgoda na dysponowanie gruntem na działce 157/2 – Skarb Państwa / ENEA Operator,
- Uchwała nr XXXV/415/2017 z dnia 27 listopada 2017 r. (plan zagospodarowania przestrzennego Miasta Inowrocławia „Osiedle Uzdrawiskowe”.

1. Przedmiot i zakres opracowania:

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa wykonywana na zlecenie Urzędu Miasta Inowrocławia. Obiektem przedsięwzięcia jest budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z drogą dojazdową i oświetleniem zlokalizowanego za wałem ziemnym w rejonie ulicy Bocznej w Inowrocławiu. Zakres opracowania obejmuje:

- budowę drogi dojazdowej o szerokości 5,0 m wraz z chodnikiem łączącej projektowany parking z ul. Boczna,
- budowę parkingu dla samochodów osobowych
- wyznaczenie miejsca na ustawienie kontenerów na odpady biodegradowalne,
- oświetlenie parkingu i drogi dojazdowej wraz z montażem kamery monitoringu
- odwodnienie

2. Stan istniejący

W stanie istniejącym w pasie projektowanego dojazdu zlokalizowana jest droga gruntowa stanowiąca dojazd do przyległych terenów parkowych oraz na działki kolejowe. Obecnie jest użytkowana niemal wyłącznie przez pojazdy należące do kolei oraz miejskich służb komunalnych.

Plac przeznaczony pod budowę parkingu stanowi teren zielony. Wzdłuż drogi gruntowej znajduje się rów odwadniający, płytki i w znacznej części zdeformowany. Droga częściowo przebiega po terenach administrowanych przez spółkę kolejowe. Od strony północnej droga graniczy torami kolejowymi.

Istniejąca nawierzchnia drogi – gruntowa, lokalnie ze śladami wzmacniania gruzem, bardzo nierówna, z zastoiskami wody.

Od strony południowej teren jest ograniczony przez wał ziemny o znacznej wysokości, porośnięty trawą i krzewami.

Teren przewidziany pod budowę w części jest objęty ochroną konserwatorską i archeologiczną.

Uzbrojenie terenu:

- sieć energetyczna ziemna NN należąca do ENEA - zgodnie z naniesieniem na mapie,
- sieć energetyczna należąca do PKP ENERGETYKA-zgodnie z załączonym uzgodnieniem
- wodociąg dużej średnicy położony wzdłuż drogi dojazdowej oraz w pobliżu parkingu
- kanalizacja sanitarna w rejonie skrzyżowania z ul. Boczna oraz na parkingu
- sieć telekomunikacyjna należąca do ORANGE oraz kable łączności tradycyjne i światłowodowe eksploatowane przez spółki kolejowe – zgodnie z naniesieniem i uzgodnieniami.

Wskazane w uzgodnieniach konieczne przebudowy infrastruktury są przedmiotem odrębnego opracowania.

Przed przystąpieniem do robót wykonawca zobowiązany jest do zapoznania się z załączonymi do projektu wszelkimi uzgodnieniami i naniesieniami gestorów urządzeń oraz uwzględnieniem zawartych w nich uwag dotyczących prowadzenia prac w rejonie urządzeń oraz warunków zabezpieczenia infrastruktury.

3. Stan projektowany

Początek opracowania stanowi dowiązanie do istniejącej jezdni ul. Bocznej o nawierzchni bitumicznej, koniec drogi dojazdowej znajduje się w odległości 233,42m, dalej na odcinku 15 m projektuje się połączenie z istniejącą nawierzchnią gruntową poprzez wzmocnienie istniejącego podłoża gruzem betonowym.

Parking na 49 miejsc postojowych wraz z drogą manewrową znajduje się po stronie południowej.

W km 0+150,81 i 0+225,72 są projektowane zjazdy.

W końcu parkingu jest wyznaczone miejsce na ustawienie kontenerów na odpady biodegradowalne z dostępem poprzez zjazd w km 0+225,72.

3.1. Parametry techniczne projektowanej drogi:

- Klasa drogi: D
- Kategoria ruchu: KR2
- Prędkość projektowa: 30 km/h
- Długość – 233,42m nawierzchni z kostki + 15,0m umocnienia gruzem przy przejściu na nawierzchnię gruntową
- Szerokość jezdni: 5,00 m
- Spadki podłużne – od 0,330% do 0,833%
- Pochylenie poprzeczne jezdni: 2% jednostronne
- Szerokość proj. chodników: 2,0m
- Pochylenie poprzeczne chodników: 2% jednostronne
- Ograniczenie drogi – krawężnik uliczny 15x30 cm wystający lub opornik 25x12 cm zatopiony (zgodnie z planem sytuacyjnym)
- Ograniczenie chodnika – obrzeże betonowe 8x30 cm

3.2. Parametry techniczne projektowanego parkingu

- Szerokość jezdni manewrowej: 5,00 m
- Pochylenie poprzeczne jezdni i zatok postojowych: 1% jednostronne
- Szerokość projektowanych chodników: 2,0 m
- Pochylenie poprzeczne chodników: 2% jednostronne
- Ograniczenie placu – krawężnik uliczny 15x30 cm wystający lub opornik 25x12 cm zatopiony (zgodnie z planem sytuacyjnym)
- Ograniczenie chodnika – obrzeże betonowe 8x30 cm
- Wymiary stanowisk parkingowych: 2,50x5,0m – 46 stanowisk zwykłych oraz 3,60x5,0m – 3 stanowiska dla osób niepełnosprawnych

3.3. Parametry techniczne placu pod kontenery

- Długość – 5,0m
- Szerokość – 6,0m
- Spadki nawierzchni – zmienne, zgodnie z planem sytuacyjnym,
- Ograniczenie - krawężnik uliczny 15x30 cm wystający lub opornik 25x12 cm zatopiony (zgodnie z planem sytuacyjnym)

3.4. Konstrukcja jezdni – droga dojazdowa

- Kostka brukowa betonowa gr 8 cm, szara
- Podsypka cementowo – piaskowa, 5 cm
- Podbudowa z betonu C8/10 – 20 cm
- Podłoże stabilizowane cementem, Rm 2,5MPa – 15 cm

3.5. Konstrukcja jezdni – droga manewrowa na parkingu

- Kostka brukowa betonowa gr 8 cm, szara
- Podsypka cementowo – piaskowa, 5 cm
- Podbudowa z betonu C8/10 – 20 cm
- Podłoże stabilizowane cementem, Rm 2,5MPa – 15 cm
- Wyrównanie piaskiem do poziomu dna koryta zatok parkingowych – 15 cm

3.6. Konstrukcja jezdni – plac pod kontenery

- Kostka brukowa betonowa gr 8 cm, czerwona
- Podsypka cementowo – piaskowa, 5 cm
- Podbudowa z betonu C8/10 – 20 cm
- Podłoże stabilizowane cementem, Rm 2,5MPa – 15 cm

3.7. Konstrukcja jezdni – stanowiska parkingowe

- Płyty betonowe ażurowe 60x40x10cm,
- Kruszywo granitowe - 5 cm
- Podbudowa tłuczniowa – 25 cm
- Piasek – 25 cm

Na stanowiskach parkingowych dla osób niepełnosprawnych zamiast płyt betonowych ażurowych ułożyć kostkę betonową gr,8 cm antracytową.

3.8. Konstrukcja chodnika

- Kostka brukowa betonowa gr 6 cm szara, wzdłuż krawężnika ulicznego wystającego pas o szerokości 20 cm z kostki czerwonej
- Podsypka cementowo – piaskowa, 5 cm
- Podbudowa z betonu C8/10 – 12 cm
- Podłoże stabilizowane cementem, Rm 1,5MPa – 10 cm

Zalecany kształt kostki – prostopadłościan („cegiełka”); ewentualna zmiana jest możliwa na żądanie inwestora. Projektowana kolorystyka jest zgodna z dotychczasową praktyką na realizowanych inwestycjach.

3.9. Odwodnienie.

Projektuje się odwodnienie powierzchniowe na przyległy teren. Z drogi dojazdowej zgodnie z dotychczasowym schematem na prawą stronę, z parkingów częściowo spływ powierzchniowy, częściowo poprzez retencję na nawierzchni z płyt ażurowych, dalej drenażem do rowu odprowadzającego.

Pochylenie poprzeczne drogi manewrowej i chodników – 2,0%, pochylenie parkingu – 1,0%. Powierzchnia parkingu jest wyniesiona ok. 0,2-0,3m ponad otaczający teren.

Dreny o średnicy 75-100mm, owinięte geowłókniną separacyjną umieszczone pod warstwą odsączającą z odprowadzeniem do rowu odprowadzającego. Rów o głębokości ok. 0,8 m od terenu (1,0 – 1,1m od projektowanej nawierzchni), dno o szerokości 0,4m, pochylenie skarp 1:1,5.

Dno rowu wypełnione keramzytem, warstwa grubości 30 cm

3.10. Krawężniki i obrzeża

Projektuje się następujące elementy betonowe:

Krawężniki uliczne wystające 15x30cm,

Krawężniki uliczne najazdowe 12x25cm,

Oporniki drogowe 12x25 cm.

Obrzeża 8x30 cm.

Elementy ułożyć na ławie betonowej z oporem o wymiarach wg rysunku konstrukcyjnego, beton C12/15.

4. Oświetlenie

Oświetlenie wraz z instalacją kamery monitoringu jest zaprojektowane w części elektrycznej opracowania.

5. Urządzenia obce

Budowa będzie kolidowała z kablami teletechnicznymi oraz energetycznymi będącymi w gestii spółek kolejowych. Wymagana przebudowa kabli teletechnicznych jest przedmiotem odrębnego opracowania.

W miejscach kolizji kablowych przewidziano zabezpieczenie istniejących instalacji rurami dwudzielnymi.

W trakcie robót zachować warunki uzgodnień gestorów uzbrojenia.

6. Obszar oddziaływania obiektu

Zgodnie z Art. 20 Ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo Budowlane - (Dz. U. Nr 89, poz.414) tekst jednolity Dz. U.1974 nr 89 poz. 414 (z późniejszymi zmianami), obszar oddziaływania przedmiotowego obiektu zawiera się w granicach oddziaływania całej inwestycji do działek nr 12/3, 12/4, 15/1, 15/2, 16/1, 16/2, 17/1, 17/2 - obręb ewidencyjny Inowrocław 2 oraz działek 147/47, 157/2 obręb ewidencyjny Inowrocław 3.

Wyznaczenia obszaru oddziaływania obiektu dokonano w oparciu o art. 3 pkt. 20 Prawa Budowlanego, który stanowi, że przez obszar oddziaływania obiektu należy rozumieć teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu tego terenu.

Do przepisów odrębnych należy zaliczyć przepisy rozporządzeń wykonawczych, przepisy dotyczące między innymi prawa wodnego, zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska, jak i przepisy prawa miejscowego, które w myśl art. 87 ust. 2 Konstytucji RP są źródłem powszechnie obowiązującego prawa na

7. Uwagi końcowe

Roboty w części będą prowadzone w pobliżu czynnej linii kolejowej. Przed przystąpieniem do pracy należy dokonać stosownych zgłoszeń zgodnie z warunkami uzgodnień kolejowych.

Obszar robót znajduje się w strefie ochrony archeologicznej i konserwatorskiej, zachować warunki uzgodnienia.

Opracował:

tech. Aleksander Sobiechowski
Upr. proj. nr GAN-KZ-7210/141/86
w spec.: konstrukcyjno-inżynierskiej
w zakresie: dróg, typowych mostów
i przepustów