

## **OPIS TECHNICZNY**

### **1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest przebudowa i budowa dróg i parkingów związanych z budową Ośrodka rehabilitacyjno-terapeutycznego dla osób niepełnosprawnych umysłowo na dz. nr 263/3 w Radwanowicach gmina Zabierzów.

### **2. INWESTOR**

Fundacja Anny Dymnej MIMO WSZYSTKO , ul. Balicka 12a/5b 30-149 Kraków

### **3. PODSTAWA PROJEKTOWANIA**

- 3.1. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dziennik Ustaw nr 43, Warszawa 14 maja 1999 r.
- 3.2. Wytyczne projektowania ulic - Warszawa 1992 r.
- 3.3. Wytyczne projektowania dróg VI i VII klasy technicznej - WPD-3 - Warszawa 1995 r
- 3.4. Katalog szczegółów drogowych ulic, placów i parków miejskich - Warszawa 1987 r.
- 3.5. Katalog typowych konstrukcji podatnych i półsztywnych nawierzchni ulic - Warszawa 1990 r.
- 3.6. Katalog powtarzalnych elementów drogowych - Warszawa 1979 r.

### **4. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- 4.1. Zlecenie Inwestora.
- 4.2. Aktualizowany podkład sytuacyjno - wysokościowy w skali 1:500.

### **5. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO**

#### **5.1. Założenia ogólne**

Projekt dróg i parkingów związany jest z budową ośrodka rehabilitacyjno-terapeutycznego dla osób niepełnosprawnych umysłowo. Obsługa komunikacyjna ośrodka odbywać się będzie przez istniejący **zjazd1** na drogę gminną nr dz.252 i **zjazd2** na drogę nr 182/1 oraz projektowany **zjazd3** na drogę gminną nr 182/1. Zjazd3 będzie przeznaczony tylko dla sporadycznych pojazdów technicznych i jako wjazd na drogę przeciwpożarową. W projekcie przewidziano w sumie 14 miejsc postojowych dla samochodów osobowych.

#### **5.2. Sytuacja**

Projektowane rozwiązanie sytuacyjno-wysokościowe projektowanych dróg, zjazdów i parkingów dowiązано do istniejącego stanu dróg i do projektowanej wysokości ośrodka.

#### **5.3. Pochylenia podłużne i poprzeczne**

- Profil podłużny dróg A i B pokazano na rys.2,5.  
Przekroje poprzeczne dróg A i B pokazano na rys.3,4,6.  
Profil podłużny parkingów P1 i P2 pokazano na rys.4,5.  
Przekroje poprzeczne parkingów P1 i P2 pokazano na rys.10.  
Profil podłużny projektowanego zjazdu3 pokazano na rys.7.  
Profil podłużny drogi przeciwpożarowej pokazano na rys.11.  
Przekroje poprzeczne drogi przeciwpożarowej pokazano na rys.12.

## 5.4. Przekrój konstrukcyjny

### 5.4.1. Przekrój konstrukcyjny dróg A i B oraz parkingów P1 i P2

Podłoże dla projektowanych dróg i parkingów zakwalifikowano do grupy nośności podłoża G3 (pyły, gliny pylaste, warunki wodne dobre).

Projektuje się jednolitą technologicznie konstrukcję:

8 cm – kostka betonowa

3 cm – podsypka cementowo-piaskowa

15 cm – kamień łamany stabilizowany mechanicznie 0-31,5mm

15 cm – kamień łamany stabilizowany mechanicznie 0-63mm

15 cm – warstwa mrozochronna

Jako obramowanie dróg i parkingów projektuje się krawężniki betonowe 15 x 30

Trzy pierwsze warstwy konstrukcji (nawierzchnię z betonowej kostki brukowej grubości 8 cm układanej na podsypce piaskowej i podbudowie z kruszywa łamanego) przyjęto zgodnie z załącznikiem nr 5 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43) punkt 5.6.2 nawierzchnie przeznaczone do postoju pojazdów i jezdni manewrowej - tab. c). Czwarta warstwa gr.15cm z kamienia łamanego wynika z doprowadzenia podłoża nawierzchni zakwalifikowanej do grupy nośności G3 do grupy nośności G1. Piąta warstwa grub. 15 cm to warstwa mrozochronna z piasku.

Dla ruchu KR2 i podłoża G3 wymagana grubość nawierzchni ze względu na przemarzanie wynosi (zgodnie z załącznikiem nr 4 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43) punkt 8 mrozoodporność podłoża nawierzchni):

$$h > 0,55 \times 100 = 55 \text{ cm}$$

$$h = 8 + 3 + 15 + 15 + 15 = 56 \text{ cm} > 55 \text{ cm} - \text{przyjęta konstrukcja spełniona warunek mrozoodporności}$$

### 5.4.2. Przekrój konstrukcyjny drogi przeciwpożarowej

Podłoże dla projektowanej drogi przeciwpożarowej zakwalifikowano do grupy nośności podłoża G3 (pyły, gliny pylaste, warunki wodne dobre).

Projektuje się jednolitą technologicznie konstrukcję:

30cm – kamień łamany stabilizowany mechanicznie 0 - 63 mm

#### **5.4.3. Przekrój konstrukcyjny chodnika i opaski wokół budynków**

Podłoże dla projektowanych chodników i opasek zakwalifikowano do grupy nośności podłoża G3 (pyły, gliny pylaste, warunki wodne dobre).

Projektuje się jednolitą technologicznie konstrukcję:

6 cm – kostka betonowa

3 cm – podsypka cementowo-piaskowa

15 cm – kamień łamany stabilizowany mechanicznie 31,5 – 63 mm

Jako obramowanie chodników i opasek projektuje się obrzeża betonowe 8 x 30

#### **5.5. Odwodnienie**

Ze względu na zaprojektowany spadek parkingów i placu manewrowego, wody opadowe będą spływały do studzienek ściekowych kanalizacji deszczowej.

### **6. NAWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE**

Rozwiązanie wysokościowe zjazdu dowiązано do istniejących rzędnych zgodnych z podkładem sytuacyjno - wysokościowym.

### **7. UWAGI KOŃCOWE**

- 7.1. Roboty ziemne należy prowadzić zgodnie z normą PN-0205/1998 i obowiązującymi przepisami BHP.
- 7.2. Ewentualne zabezpieczenie urządzeń podziemnych w porozumieniu z ich właścicielami lub administratorami.

Przed przystąpieniem do budowy zjazdu należy wystąpić do Zarządcy ulicy z wnioskiem o wydanie decyzji na czasowe zajęcie pasa drogowego na okres wykonania robót budowlanych.