

d.a.-projekt

Biuro Projektów Dróg, Ulic i Mostów

mgr inż. Dominik Adamczyk
NIP: 676-166-71-46

ul. Rydlówka 44/7, 30-363 Kraków
REGON: 351583857

tel: (12) 294 92 08
fax: (12) 266 05 73

mobile: 501 484 465
biuro@da-projekt.com.pl

INWESTOR:

KOMENDA MIEJSKA PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ
UL. WESTERPLATTE 19, 31-033 KRAKÓW

TEMAT:

PRZEBUDOWA PLACU MANEWROWEGO WRAZ
Z INSTALACJAMI WEWNĘTRZNYMI KOMENDY
MIEJSKIEJ PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ
PRZY UL. WESTERPLATTE 19 W KRAKOWIE
DZIAŁKA NR 100, OBR. 2 ŚRÓDMIEŚCIE

BRANŻA:

DROGI I UKSZTAŁTOWANIE TERENU

FAZA:

PROJEKT WYKONAWCZY

AUTOR:

mgr inż. DOMINIK ADAMCZYK
upr. nr ewid. 266/2000

SPRAWDZIŁ:

mgr inż. JACEK SZLACHTA
upr. nr ewid. MAP/0299/POOD/07

WSPÓŁPRACA:

ŁUKASZ FURMANIAK

SPIS TREŚCI:

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis techniczny
2. Decyzja o nadaniu uprawnień oraz zaświadczenie z MOIIB dla Projektanta i Sprawdzającego

II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|--|-----------|----------------|
| 1. Orientacja | rys. nr 0 | skala 1:10 000 |
| 2. Sytuacja | rys. nr 1 | skala 1:500 |
| 3. Przekrój konstrukcyjny | rys. nr 2 | skala 1:50 |
| 4. Przekroje poprzeczne | rys. nr 3 | skala 1:100 |
| 5. Plan warstwowy | rys. nr 4 | skala 1: 250 |
| 6. Organizacja ruchu (miejsca postojowe) | rys. nr 5 | skala 1: 250 |

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest **projekt wykonawczy branży drogowej** w ramach opracowania pn: „*Przebudowa placu manewrowego wraz z instalacjami wewnętrznymi Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej przy ul. Westerplatte 19 w Krakowie działka nr 100, obr. 2 Śródmieście*”

Zakres projektu obejmują projekt drogowy wraz z ukształtowaniem terenu przyległego.

Projekt opracowano na zlecenie:

„ELAND MANAGEMENT spółka z o.o.” spółka komandytowo-akcyjna
ul. Wielopole 4, 31-072 Kraków

Inwestorem jest:

Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej
ul. Westerplatte 19, 31-033 Kraków

2. Podstawa inwestycji

Podstawę niniejszego opracowania stanowi :

- Zlecenie prac projektowych
- Aktualny podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500
- 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. Nr 43, poz. 430, z 1999 r.)
- Warunki branżowe administratorów poszczególnych sieci uzbrojenia podziemnego
- Wizja w terenie

3. Lokalizacja inwestycji

Obszar objęty opracowaniem położony jest w centralnej części Krakowa, na terenie dzielnicy I Śródmieście. Od strony północno-zachodniej ograniczony jest ścianami istniejącego

budynku komendy, od strony północno-wschodniej i południowo-zachodniej – ścianami istniejących budynków garaży i warsztatów, od strony południowo-wschodniej – istn. murem.

Zakres inwestycji obejmuje działkę nr 100, obręb 2 Śródmieście:

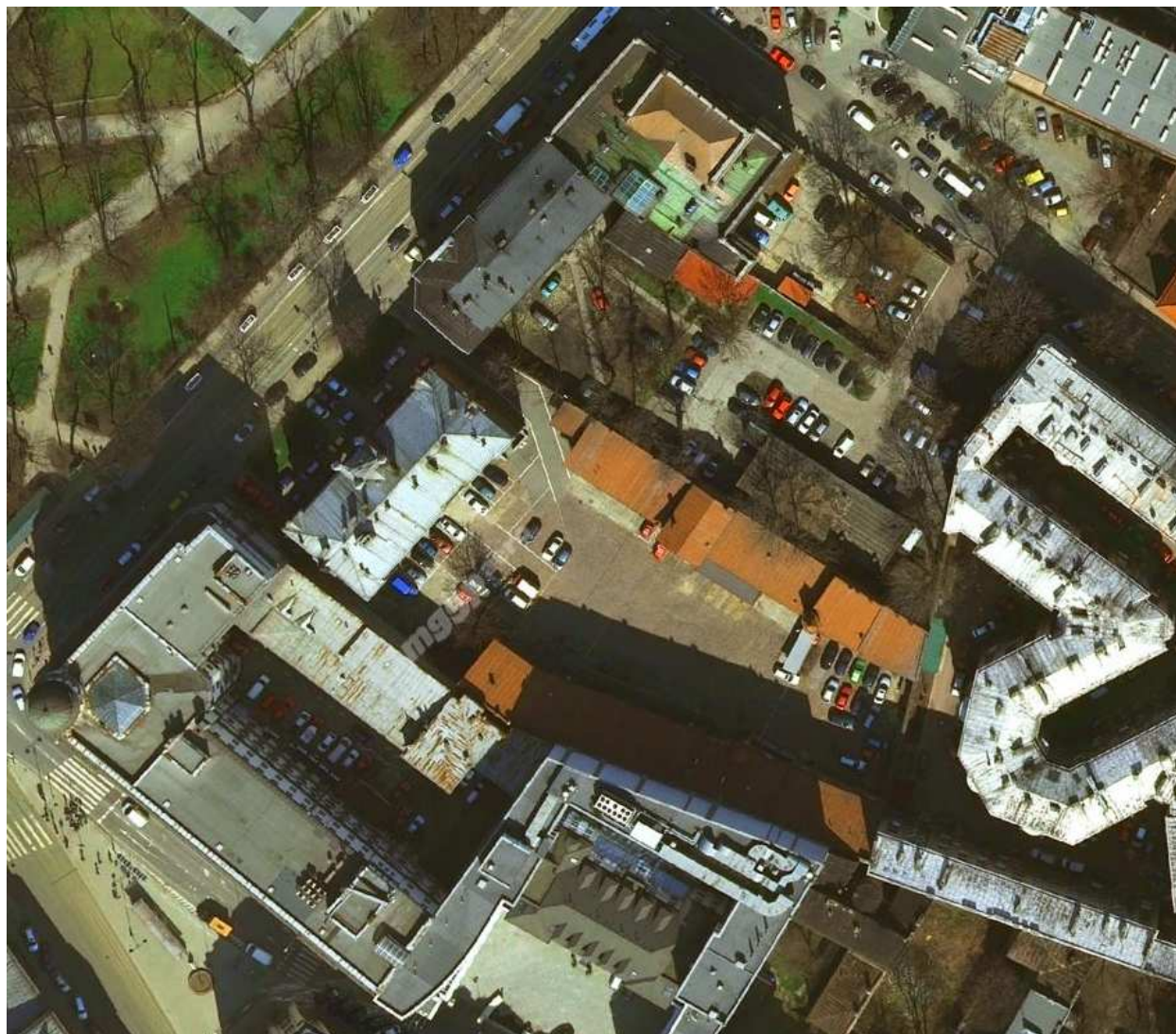
4. Istniejący stan zagospodarowania

4.1 Stan zagospodarowania działki

Na terenie inwestycji zlokalizowany jest plac manewrowy, ograniczony istniejącą zabudową.

We wschodniej części placu znajduje się studnia – do pozostawienia bez zmian.

Poniżej zamieszczono fotografię przedstawiającą teren inwestycji:



4.2 Powiązanie z istniejącym układem komunikacyjnym

Przedmiotowa inwestycja powiązana jest z zewnętrznym układem komunikacyjnym poprzez istn. zjazd z ul. Westerplatte. Zjazd ten znajduje się poza zakresem przedmiotowej inwestycji.

4.3 Uzbrojenie terenu

Działka przedmiotowego terenu znajduje się w zasięgu uzbrojenia w istniejącą infrastrukturę techniczną sieci miejskich oraz sieci wewnętrznych:

- sieć kanalizacji ogólnospławnej
- sieć wodociągowa
- sieć gazowa
- sieć centralnego ogrzewania
- sieć elektryczna kablowa eN

5. Projektowany stan zagospodarowania

Stan projektowany opracowano w oparciu o istniejącą geometrię placu manewrowego. Długość placu wynosi ok. 85 m, szerokość zaś zmienia się od 20.0 do 45.0 m. Spadki wahają się w zakresie od 0% (wzdłuż odwodnienia liniowego) do 4.3%.

W miejscach niekolidujących z trasami pojazdów wjeżdżających do garaży (w tym wozów bojowych) zaprojektowano 40 miejsc postojowych dla samochodów osobowych o szerokości 2.5 m i długości 4.5/5.0 m. Miejsca te należy wyróżnić w nawierzchni placu manewrowego jednym rzędem kostki w kolorze różniącym się od nawierzchni placu.

6. Rozwiązanie wysokościowe i odwodnienie

Zaprojektowano rozwiązanie wysokościowe w nawiązaniu do rzędnych istniejących wyjść i wyjazdów z istn. budynków oraz z uwagi na możliwość odwodnienia całej powierzchni placu.

Odwodnienie powierzchniowe jezdni zapewniają spadki poprzeczne i podłużne. Wody z placu zostaną przejęte przez układ siedmiu odcinków odwodnienia liniowego w klasie F 900 oraz dwóch wpustów wodościekowych i odprowadzone do projektowanej kanalizacji opadowej.

7. Geologia i przekroje konstrukcyjne

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zaprojektowano konstrukcje nawierzchni dla następujących parametrów:

KATEGORIA RUCHU:	KR4
GRUPA NOŚNOŚCI PODŁOŻA:	G2
WARUNKI WODNE:	przeciętne

PROJEKTOWANE KONSTRUKCJE:

Projektowana konstrukcja nr 1 – plac manewrowy

10 cm	warstwa ścieralna z kostki bazaltowej (istn. do wykorzystania w 60%)
3 cm	podsyпка cementowo piaskowa 1:4 wg PN-86/B-06712 i PN-88/B-30000
45 cm	podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 mm, stabilizowanego mechanicznie wg kryteriów mieszanki optymalnej oraz PN-S-06102:1997
2x25 cm	wymiana gruntu na grunt przepuszczalny, niewysadzinowy + wzmocnienie siatką

108 cm	RAZEM
---------------	--------------

8. Uwagi końcowe

- Konstrukcja nawierzchni winna być wykonana na podłożu sprowadzonym do kategorii G1, charakteryzującym się wartością wskaźnika zagęszczenia $I_s = 1,03$ oraz wtórnym modułem zagęszczenia $E=120$ MPa. W przypadku niemożności uzyskania powyższych parametrów, należy zwiększyć grubość w-wy wymienianego gruntu.
- Powyższe konstrukcje nie wykluczają zastosowania innych metod wzmocnienia istniejącego podłoża pod warunkiem otrzymania tych samych parametrów wytrzymałościowych gruntu pod konstrukcją nawierzchni (grunt G1).
- Wszelkie roboty ziemne należy wykonywać zgodnie z normą PN-S-02205 oraz winny być one wykonywane pod stałym nadzorem geotechnicznym.
- W trakcie budowy mogą zostać odkryte istniejące sieci nieprzedstawione na mapie sytuacyjnej (w szczególności związane z funkcjonowaniem dawnej stacji paliw). Przedmiotowe sieci należy przewidzieć do likwidacji.