

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU **ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANEGO**

1. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI

1.1. Zakres przedmiotu zamówienia:

Dokumentacja projektowa została opracowana w związku z planowaną inwestycją: **„Budowa parkingu wraz z drogą dojazdową na części działki 3674/7 w Augustowie”**.

Opracowaniem objęto teren o łącznej powierzchni ok. 0,14 ha, zlokalizowany w całości na gruntach będących własnością Inwestora.

1.2. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe

- 1). Umowa z Inwestorem, tj. Gminą Miasto Augustów.
- 2). Wtórnik mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500 aktualnej na dzień 15.02.2024r.
- 3). Wypis z rejestru gruntów terenu objętego opracowaniem.
- 4). 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. z późniejszymi zmianami).
- 5). Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz.U. 2019 poz. 1186, z późniejszymi zmianami).
- 6). Decyzja o warunkach zabudowy, znak: AGP.6730.10.2024 z dnia 06.05.2024 r.
- 7). Pozwolenie Podlaskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, znak: Z-II.5152.93.2024.MR z dnia 17.07.2024 r.
- 8). Uzgodnienia branżowe oraz ustalenia z zamawiającym.
- 9). Wizja lokalna w terenie, inwentaryzacja oraz pomiary własne.

2. WARUNKI GEOTECHNICZNE

Na podstawie wizji terenowej dokonano rozpoznania warunków gruntowych podłoża. Wykonane przekopy kontrolne pozwalają stwierdzić, że na badanym obszarze panują proste warunki gruntowo-wodne.

W podłożu dokumentowanego terenu występują grunty rodzime, różniące się litologią oraz parametrami geotechnicznym reprezentowane przez grunty niespoiste – piaski, żwiry i piaski gliniaste oraz gr. organiczne.

Górna warstwa nawierzchni istniejącej jezdni powstała z gruntów mineralnych - nasypowych, stanowi nie nośne podłoże budowlane.

Zaznaczyć należy, iż wykonanie rozpoznania geotechniczne miało wyłącznie charakter punktowy. Nie wyklucza się możliwości występowania innych miąższości gruntów w pozostałych miejscach nie objętych analizą stanu podłoża gruntowego.

Inwestycję zaliczamy do pierwszej kategorii geotechnicznej.

Strefa przemarzania gruntu dla badanego terenu wynosi $h_z = 1,4$ m ppt.

Z uwagi na prosty charakter robót, dokumentacja geologiczno-inżynierska nie była opracowana w ramach projektowanej inwestycji drogowej.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem projektowym zlokalizowany w centralnej części miasta Augustów, przy ulicy Śródmieście. Jest to teren zabudowany przez zabudowę mieszkaniową wielorodzinną. W otoczeniu znajduje się wielofunkcyjna zabudowa, charakterystyczna dla terenów miejskich.

Obszar na którym planowane jest wykonanie nowego parkingu, obecnie nie jest zagospodarowany i stanowi tereny zielone porośnięte trawą, krzewami lub inną roślinnością.

Odwodnienie terenu odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych i roztopowych zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu. Wody opadowe i roztopowe w większości rozsączane są do gruntu na terenach zielonych.

4. UZBROJENIE TECHNICZNE

W sąsiedztwie terenu planowanej inwestycji występują elementy infrastruktury technicznej w zakresie częściowego uzbrojenia podziemnego terenu:

- sieć energetyczna nN;
- sieć telekomunikacyjna;
- sieć wodociągowa;
- sieć kanalizacji sanitarnej.

Realizacja inwestycji nie powoduje miejsc kolizji z obecnym usytuowaniem sieci i nie wymaga też prowadzenia prac w zakresie przebudowy istniejących elementów uzbrojenia technicznego.

5. POWIĄZANIA Z DROGAMI PUBLICZNYMI

Obsługa komunikacyjna parkingu odbywać się będzie poprzez przyległą drogę wewnętrzną zlokalizowaną na tej samej działce ewidencyjnej. Droga wewnętrzna posiada natomiast bezpośrednie podłączenie poprzez istniejący zjazd publiczny do drogi krajowej Nr 16 (ul. Brzostowskiego).

Z uwagi na fakt, budowy nowego parkingu, funkcja drogi oraz usytuowanie nie będą miały wpływu na wielkość ruchu drogowego, niniejsza inwestycja nie będzie miała też znaczącego wpływu na stan i funkcjonowanie istniejącego układu dróg publicznych na terenie Gminy Miasto Augustów.

6. STAN PRAWNY

Inwestycja realizowana będzie na działce o nr ew. 3674/7 – obręb 3 Miasto Augustów.

Powyższy grunt stanowi własność:

Gmina Miasto Augustów,

siedziba: ul. Młyńska 35, 16-300 Augustów.

7. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Budowa parkingu będzie obejmowała:

- Wytyczenie punktów sytuacyjnych i wysokościowych
- Usunięcie (przesadzenie) kolidującego drzewa
- Rozbiórki elementów brukarskich
- Wykonanie robót ziemnych, wykopów i nasypów
- Korytowanie wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża
- Podbudowa z kruszywa naturalnego doziarnionego 30% kruszywem łamanym
- Nawierzchnia z betonowych płyt ażurowych gr. 10cm
- Krawężniki betonowe
- Obrzeża betonowe
- Chodniki z betonowej kostki brukowej
- Humusowanie i obsianie trawą
- Oznakowanie pionowe i poziome
- Prace wykończeniowe i porządkowe.

Układ komunikacyjny

Projektuje się budowę parkingu łącznie na 18 stanowisk dla samochodów osobowych. Miejsca postojowe o wymiarach 2,50x5,00m będą usytuowane prostopadle do osi jezdni manewrowej. Obramowanie parkingu wykonać z użyciem krawężników betonowych typu lekkiego 100x15x30 cm ustawianych na ławie betonowej z oporem. Szerokość jezdni manewrowej wynosić będzie 5,0 m. Krawędzie jezdni ograniczone będą betonowym krawężnikiem najazdowym typu lekkiego 100x15x22 cm. Nawierzchnia parkingu i jezdni wykonana zostanie z płyty ażurowej grubości 8 cm.

W celu zapewnienia właściwego odwodnienia powierzchni parkingu, zastosowano spadki poprzeczne wartości 2% i spadek podłużny o wartości około 1,0%, dostosowane do naturalnego ukształtowania wysokościowego terenu. Odwodnienie parkingu odbywać się będzie metodą powierzchniowego spływu wód.

Zgodnie z planem sytuacyjnym, wzdłuż ulicy zaprojektowano chodnik dla pieszych o szerokości 1,50÷2,50 m. Nawierzchnię chodnika wykonać należy z betonowej kostki brukowej grubości 6cm w kolorze szarym.

W obrębie występującego uzbrojenia podziemnego wszelkie roboty ziemne należy wykonywać ze szczególną ostrożnością, przestrzegając obowiązujących norm i wymagań w tym zakresie. W przypadku istniejących doziemnych kabli energetycznych NN, na odcinkach przechodzących pod

jezdnią manewrową, urządzenia należy zabezpieczyć poprzez zastosowanie rur osłonowych dwudzielnych AROT Ø 110/6,3 mm PS.

Po wykonaniu nawierzchni jezdni manewrowej, parkingów oraz chodników należy uporządkować i przywrócić pierwotne funkcje terenom naruszonym w czasie budowy. Miejsca nie utwardzone, przeznaczone do wykonania trawników, należy wyrównać, pokryć humusem a następnie obsiać trawą.

Odwodnienie drogi

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą metodą powierzchniowego spływu zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu.

Zgodnie z § 21 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, wody opadowe lub roztopowe pochodzące z terenu inwestycji mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez dodatkowego oczyszczania.

8. PARAMETRY TECHNICZNE

- | | |
|----------------------------------------|----------------------------------------------|
| ▪ <i>Kategoria ruchu</i> | – <i>KR1;</i> |
| ▪ <i>Grupa nośności podłoża</i> | – <i>G1;</i> |
| ▪ <i>Prędkość projektowa</i> | – <i>$V_p = 30 \text{ km/h};$</i> |
| ▪ <i>Szerokość jezdni</i> | – <i>5,00 m;</i> |
| ▪ <i>Wymiary stanowisk postojowych</i> | – <i>5,00x2,50 m</i> |
| ▪ <i>Szerokość chodników</i> | – <i>1,50 ÷ 2,50 m</i> |
| ▪ <i>Spadek jednostronny</i> | – <i>2,0 %;</i> |
| ▪ <i>Spadek podłużny</i> | – <i>~ 1,0 %.</i> |

9. KONSTRUKCJA

1. Nowa nawierzchnia jezdni, przyjęta zgodnie z katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych (zarządzenie Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014r.); będzie wykonana sposobem „w głąb” i dostosowana do przenoszenia obciążeń ruchem kategorii KR1.

Przy wyborze optymalnej konstrukcji jezdni oraz parkingu uwzględniono wpływ takich czynników jak: obciążenie ruchem, warunki gruntowo-wodne i głębokość przemarzania $h_z = 1,40 \text{ m}$. Uwzględniając powyższe uwarunkowania zostały przyjęte następujące konstrukcje:

Konstrukcja jezdni manewrowej oraz parkingów:

- warstwa nawierzchnia z betonowych płyt ażurowych grubości 10 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa grubości 5 cm;
- podbudowa z kruszywa naturalnego doziarnionego w 50% kruszywem łamanym stabilizowana mechanicznie, gr. 25 cm,
- zagęszczone podłoże gruntowe.

Konstrukcja chodników:

- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej grubości 6 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa grubości 5 cm;
- podbudowa z kruszywa naturalnego doziarnionego w 30% kruszywem łamanym stabilizowana mechanicznie, gr. 15 cm,

Szczegółowe informacje zostały przedstawione graficznie na Rys. nr 4. „Przekroje normalne”.

10. OZNAKOWANIE I BRD

Oznakowanie poziome i pionowe zaprojektowano w oparciu o „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” (Dz. U. 2019 poz. 2311 z późniejszymi zmianami).

Do wykonania oznakowania pionowego należy stosować znaki i tablice o symbolach, wymiarach i kolorystyce zgodnie z ww. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 03.07.2003 roku.

Znaki pionowe winny być wykonane jako znaki małe (**M**) z folią odbłaskową pryzmatyczną II generacji, na podkładzie stalowym o krawędziach podwójnie giętych. Umocowanie znaków powinno tworzyć konstrukcję zapewniającą jej trwałość, widoczność i czytelność.

11. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Na podstawie rozporządzenia rady ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839); projektowana budowa parkingu na 18 stanowisk dla samochodów osobowych oraz dróg manewrowych nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Teren objęty inwestycją nie jest położony w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów prawnie chronionych w myśl przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880).

Rozpatrywane przedsięwzięcie nie ma bezpośredniego wpływu na obszary sieci Natura 2000 i nie powoduje też negatywnego oddziaływania na istniejące obszary chronione.

Z uwagi na zakres przedsięwzięcia, jego przeznaczenie oraz rozwiązania chroniące środowisko które zostaną zastosowane podczas realizacji i eksploatacji inwestycji, wyklucza się możliwość negatywnego wpływu na ww. obszary.

Projektowana budowa nie wpłynie negatywnie na zmianę walorów krajobrazu. Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie posiada szczególnego znaczenia architektoniczno-krajobrazowego, ani szczególnych wartości kulturowych.

Nie wystąpią też niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, warunki geologiczne i wody podziemne.

Oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało wyłącznie charakter lokalny (brak oddziaływania transgranicznego).

Ukształtowanie zieleni

Teren w większości porośnięty jest trawą oraz dziką roślinnością. Realizacja inwestycji przewiduje jedno drzewo do przesadzenia.

Powierzchnie nieutwardzone znajdujące się w granicach opracowania przeznaczone są do wykonania zieleni drogowej. Po wykopaniu prac budowlanych oraz wykończeniowych, wszystkie tereny nieutwardzone powinny zostać wyrównane, pokryte humusem grubości min. 10 cm, a następnie obsiane mieszanką traw.

12. ZALECENIA KOŃCOWE

- Roboty należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami Prawa Budowlanego oraz opracowaniem BIOZ.
- Roboty należy prowadzić pod nadzorem wykwalifikowanej osoby posiadającej odpowiednie uprawnienia budowlane.
- Zachować wszelkie niezbędne warunki BHP w celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa pracownikom pracującym na budowie, jak i osobom postronnym.
- Wszystkie uzasadnione zmiany do niniejszego projektu wymagają uzgodnienia projektanta oraz akceptacji Zamawiającego.
- Roboty, w miarę możliwości, będą wykonywane przy częściowym zamknięciu i wyłączeniu miejsca prowadzenia robót. Na odcinkach gdzie roboty ziemne będą wykonywane w głębokich wykopach, m.in. w trakcie budowy elementów kanalizacji deszczowej, należy całkowicie wygrodzić oraz zabezpieczyć obszar robót przed dostępem osób postronnych.

W miejscach, gdzie będą prowadzone roboty należy starannie oznakować i zabezpieczyć teren.

Projektant: