

## **OPIS TECHNICZNY**

dla opracowania: BUDOWA CENTRUM PRZESIADKOWEGO

INWESTOR: Miasto Rydułtowy  
ul. Ofiar Terroru 36, 44-280 Rydułtowy

LOKALIZACJA: ul. Ofiar Terroru 91, 44-280 Rydułtowy  
nr dz. 625/37, 629/37, 627/37  
jednostka ewidencyjna: 241503\_1 Rydułtowy  
obręb: 241503\_1.0003 Rydułtowy Górne

---

### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Zlecenie Inwestora, Umowa pomiędzy Inwestorem a Projektantem,
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500 wraz z pomiarem wysokościowym
- Uzgodnienia branżowe,
- Obowiązujące przepisy
- Opinia geotechniczna

### **2. PRZEDMIOT INWESTYCJI**

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest budowa wolnostojącego budynku pełniącego funkcję centrum przesiadkowego. Projektuje się również plac zabaw, wiatę na rowery, punkt ładowania samochodów elektrycznych, małą architekturę i zieleń. Na przedmiotowej działce wydzielone zostaną 4 miejsca postojowe, w tym jedno dla osób niepełnosprawnych oraz miejsce gromadzenia odpadów.

Zakres rozwiązań projektowych w części drogowej obejmuje między innymi:

- wykonanie parkingów
- wykonanie drogi wewnętrznej
- lokalizację wpustów deszczowych

### **3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Przedmiotowa nieruchomość tj. teren składający się z działek nr 625/37 i 629/37, ma kształt zbliżony do wieloboku wydłużonego w kierunku pn-zach – pd-wsch. Teren graniczy od strony północnej z terenami kolejowymi, od strony wschodniej z działką niezabudowaną, od strony południowej z ul. Ofiar Terroru oraz terenami pokopalnianymi. Działka nr 629/37 jest zbudowana budynkiem nieczynnego dworca kolejowego, który jest przeznaczony do rozbiórki. Pozwolenie na rozbiórkę zostało wydane wg opracowania z września 2018 r. pn.: „Projekt rozbiórki budynku dworca kolejowego”. Ponadto teren jest częściowo utwardzony, porośnięty zielenią wysoką. Projektowana budowa centrum przesiadkowego będzie realizowana w północno-zachodniej części działki.

### **4. ISTNIEJĄCE TERENOWE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE**

#### **Warunki środowiskowe terenu – wpływ inwestycji na środowisko:**

Przedmiotowe przedsięwzięcie, ze względu na charakter oddziaływania na środowisko nie będzie miało negatywnego oddziaływania na Obszary Natura 2000.

#### **Warunki wynikające z ochrony terenu:**

Działka i obiekty znajdujące się na niej nie są wpisane do rejestru zabytków i nie podlegają ochronie ze względu na ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

## Wpływ eksploatacji górniczych:

Zgodnie z pismem Polskiej Grupy Górniczej Oddział KWK ROW z dnia 05.04.2022 r., uzyskano informację, że przedmiotowy teren położony jest na obszarze górnictwa Rydułtowy II KWK ROW Ruch Rydułtowy oraz brak jest wpływów eksploatacji górniczej projektowanej. Istnieje możliwość wystąpienia wstrząsów pochodzenia górnictwa wywołujących przyspieszenie drgań powierzchni o maksymalnej wartości  $\leq 160$  mm/s<sup>2</sup>. W związku z powyższym projektowane obiekty nie wymagają dodatkowych zabezpieczeń konstrukcyjnych przed wpływem eksploatacji górniczej.

## 5. STAN PROJEKTOWANY

Projekt oparto na uzyskanych mapach do celów projektowych, inwentaryzacji zieleni wysokiej, wypisie i wyrysie z MPZP, ustaleniach z Inwestorem oraz na obowiązujących warunkach technicznych i Prawie Budowlanym.

Dojazd będzie odbywał się projektowanym wg odrębnego opracowania zjazdami z drogi gminnej tj. ul. Ofiar Terroru. Projektowane parkingi dla samochodów osobowych oraz układ dróg wewnętrznych placów manewrowych. Projektuje się spadki podłużne i poprzeczne nie przekraczające 2,5%.

Miejsca postojowe dla samochodów osobowych o wymiarach 2,5x5,0m oraz dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,6x5,0m. Odwodnienie placów manewrowych oraz miejsc postojowych odbywać będzie się poprzez kanalizację deszczową, z ciągów pieszych przewiduje się odprowadzenie wody na teren zielony

## Rozwiązanie sytuacyjno-wysokościowe

Projektowany parking, drogi wewnętrzne oraz place manewrowe dostosowano do istniejącego układu sytuacyjnego oraz wysokościowego przedstawionego na mapach. Ukształtowanie wysokościowe zostało zaprojektowane w taki sposób aby dostosować go do kształtu istniejącego terenu w sposób ograniczający głębokość wykopów i ilość nasypów. Zastosowano zróżnicowane spadki.

**Uwaga: Jeżeli przy wytyczaniu układu geometrii dróg i skrzyżowań i innych elementów układu drogowego wystąpią różnice ze stanem faktycznym w terenie, biuro geodezyjne powinno we własnym zakresie dokonać korekty rzędnych wysokościowych.**

Rozwiązanie sytuacyjno - wysokościowe zostało przedstawione na planie sytuacyjno-wysokościowym opracowanym w skali 1:500, patrz część rysunkowa projektu.

Charakterystyczne parametry projektowanego układu i pozostałych elementów:

- nawierzchnia chodnika z kostki betonowej, kolor kostki zależnie od lokalizacji,
- nawierzchnia placów manewrowych i miejsc parkingowych z kostki betonowej, kolor kostki zależnie od lokalizacji,
- spadek podłużny w zależności od przebiegu profilu podłużnego,
- krawężnik typu ciężkiego szerokości 15cm na krawędzi parkingu i jezdni dróg wewnętrznych
- obrzeże betonowe na krawędzi chodników szerokości 8cm
- wymiary miejsc parkingowych 2,5 x 5,0m , 3,0x 6,25m i 3,5x19,0m(niepełnosprawny, parkowanie równoległe)

## Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni została zaprojektowana w oparciu o rozwiązania z Dziennika Ustaw – „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” oraz „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”.

Nawierzchnię zaprojektowano dla grupy nośności podłoża G4. Na podstawie otrzymanych danych przyjęto kategorię ruchu KR3 i KR2.

### Konstrukcja nawierzchni odcinka w osi A-B

- 8cm – brukowa kostka betonowa koloru wg PB architektury,
- 3cm – podsypka cementowo – piaskowa 1:4
- 30 cm – warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3
- 30cm - warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym

### Konstrukcja nawierzchni jezdni manewrowych i miejsc postojowych

- 8cm – brukowa kostka betonowa koloru wg PB architektury,
- 3cm – podsypka cementowo – piaskowa 1:4
- 30 cm – warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3
- 30cm - warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym

### Konstrukcja nawierzchni ciągów pieszych

- 8cm – brukowa kostka betonowa koloru wg PB architektury,
- 3cm – podsypka cementowo – piaskowa 1:4
- 17 cm – warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3
- 20cm - warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym

### Inne uwagi konstrukcyjne:

- przed wykonaniem wzmocnienia gruntu na całej powierzchni należy wykonać poletko sprawdzając skuteczność zaproponowanego rozwiązania wzmocnienia gruntu, (zalecenie to wynika z braku możliwości określenia parametrów geotechnicznych gruntu nasypowego), moduł sprężystości (wtórny) powinien wynosić co najmniej 80 MPa dla jezdni manewrowych i miejsc postojowych oraz 50 MPa dla ciągów pieszych
- nawierzchnię chodnika należy obudować obustronnie obrzeżem betonowym 8x30x100cm posadowionym na ławie betonowej z betonu C12/15 z oporem obustronnym ze spadkiem nawierzchni zgodnym z istniejącym terenem
- krawężnik parkingu obudować należy krawężnikiem betonowym typu ciężkiego wibroprasowanym 15x30x100cm z pełnym wyniesieniem krawężnika ponad powierzchnię istniejącej jezdni na 12cm
- krawężnik należy posadzić na świeży, wilgotny i niestężony beton zachowując założoną w projekcie niweletę, ławę betonową z oporem wykonać należy z betonu C12/15 zgodnie z załączonym detalem przedstawionym na przekrojach konstrukcyjnych
- odsłonięcie krawężnika min 12cm od poziomu nawierzchni, na zjazdach zastosować obniżenia krawężnika do 4cm, na przejściach dla pieszych 2cm

### Roboty ziemne

Roboty ziemne na obszarze objętym opracowaniem należy wykonywać zgodnie z PN-S-02205:1998.

Grunt rodzimy w korycie (wykopie) oraz nasypie należy zagęścić do odpowiedniego wskaźnika.

Nasyp należy wykonać z gruntów niespoistych, niewysadzinowych. (np. pospółki, piaski), warstwami gr. ok. 30cm zagęszczając je do odpowiedniego wskaźnika  $I_s$  i wtórnego modułu odkształcenia  $E_2$ .

Grunt nasypowy nienośny (nasypy nie budowlane) zalegający w poziomie dna projektowanego koryta należy wymienić na grunt nośny niewysadzinowy (np. pospółki, piaski grube). Gruntów nasypowych niekontrolowanych pozyskanych z wykopów (wymiany) nie należy wykorzystywać do budowy nasypu.

### Uwagi:

- podłoże doprowadzone do grupy nośności podłoża G1 powinno posiadać moduł wtórnego (sprężystego) odkształcenia tego podłoża nie mniejszy 80 MPa dla jezdni manewrowych i miejsc postojowych oraz 50 MPa dla ciągów pieszych ,

## 6. BADANIA GEOTECHNICZNE

Na podstawie wykonanych badań określono grupę nośności jako G4.

## 7. UWAGI KOŃCOWE

- Ustawa Prawo budowlane z dnia 07.07.1994 r. (Obwieszczenie Marszałka Sejmu RP z dn. 17.08.2006 r. W sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo Budowlane Dz. U. Nr 156 z dn. 01.09.2006 r. Poz. 1118 z późniejszymi zmianami),
- Ewentualne odkryte kolizje z istniejącym uzbrojeniem nie naniesionym na mapie należy każdorazowo zgłosić do Projektanta, z którym Wykonawca ostatecznie uzgodni sposób ich zabezpieczenia, jeżeli w oparciu o stan dokumentacji nie zostały ujawnione,
- Prace należy wykonać pod nadzorem Inwestora oraz odpowiednich służb użytkowników uzbrojenia oraz wg warunków technicznych określonych przez Nadzorcę uzbrojenia,
- Zmiany wynikłe w trakcie realizacji należy natychmiastowo zgłosić do Projektanta w porozumieniu z Inwestorem,
- Ewentualne nieścisłości wymiarowe należy skorygować w trakcie budowy zachowując dopuszczalne tolerancje,
- Podczas wykonywania prac należy przestrzegać obowiązujących przepisów w zakresie BHP i P.POŻ,
- Na czas robót należy zabezpieczyć taśmami U-22 zakres robót oraz zastosować urządzenia bezpieczeństwa ruchu wygradzające teren robót i zabezpieczające go przed dostępem osób niepowołanych,
- Na zaporach drogowych z kierunku najazdu stosować oświetlenie ostrzegawcze całodobowo,
- Projekt drogowy rozpatrywać należy łącznie z projektami branżowymi,
- Wszelkie wykryte nieścisłości lub wątpliwości pomiędzy opisem technicznym a rysunkami technicznymi należy natychmiastowo skonsultować z Projektantem.
- Wszelkie wątpliwości, nieścisłości lub zastrzeżenia w trakcie budowy w stosunku do projektu a stanu istniejącego należy natychmiastowo skonsultować z Projektantem.