

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany „Budowy parkingu, ogrodzenia wraz z budową przyłącza kanalizacji deszczowej przy ul. Wyspiańskiego w Mławie”, na działce ewidencyjnej nr 235/3 obręb nr 10 – Miasto Mława, jednostka ewidencyjna 141301-1, powiat mławski, województwo mazowieckie.

1.1. Inwestor

POWIAT MŁAWSKI, 06-500 MŁAWA, UL. WŁADYSŁAWA STANISŁAWA REYMONTA 6

1.2. Wykonawca dokumentacji technicznej

Pracowania projektowa – TD Projekt Tomasz Dusiński, ul. K.K. Baczyńskiego 10, 06-500 Mława

Projektanci i sprawdzający:

- Projektant branży drogowej: - mgr inż. Tomasz Dusiński, upr. proj. nr MAZ/0013/PWBD/18, MAZ/BD/0462/18
- Sprawdzający branży drogowej: - mgr inż. Andrzej Dusiński, upr. proj. nr 7342/Cie-101/94 MAZ/BD/1332/01

2. Podstawa opracowania

Dokumentację projektową opracowano na zlecenie Powiatu Mławskiego, ul. Wł. S. Reymonta 10, 06-500 Mława. w oparciu o:

- ◇ mapy do celów opiniodawczych,
- ◇ pomiary sytuacyjno-wysokościowe przeprowadzone w terenie przez projektantów,
- ◇ ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 (Dz. U. z 2020 r. poz. 471 z dnia 13.02.2020.z późn. zm)
- ◇ 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. z 2019 r. poz. 1643 z 29 sierpnia 2019 r.)
- ◇ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r.)
- ◇ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego... (Dz. U. Nr 130. poz. z 1207 z dnia 08.06. 2004)
- ◇ inne przepisy dotyczące projektowania dróg oraz literatura techniczna i stosowane rozwiązania
- ◇ uzgodnienia z Inwestorem

3. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa parkingu dla 14 samochodów osobowych, polegającej w części drogowej na wykonaniu robót ziemnych, warstwy odsączającej z piasku, podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, ułożeniu warstwy nawierzchni parkingu z płyt ażurowych betonowych, wykonaniu chodnika i wykonaniu trawników. Projektowany parking będzie służył pracownikom Starostwa Powiatowego w Mławie.

4. istniejące zagospodarowanie terenu

Projektowany parking w chwili obecnej posiada utwardzony zjazd z drogi wewnętrznej obsługującej budynki zlokalizowane na działce nr 235/3. Droga wewnętrzna posiada nawierzchnię z płyt ażurowych. W obszarze objętym opracowaniem występuje sieć uzbrojenia w postaci: wodociągu, kanalizacji deszczowej i sieci telekomunikacyjnej.

5. Określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu.

5.1. Układ drogowy

Projektuje się parking, który posiadać będzie 13 stanowiska postojowe dla samochodów osobowych o wymiarach 2,50 x 5,00 m i jedno stanowisko dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,60x5,00 m oraz drogę manewrową szerokości 5,00 m z wjazdem – wyjazdem prostopadle do już istniejącej drogi wewnętrznej gminnej. Promień skrętu na tym zjeździe po 5,00 m. Usytuowanie wszystkich stanowisk parkingowych w stosunku do krawędzi jezdni projektuje się pod kątem 90°. Projektuje się ustawienie krawężnika lekkiego i ustawienie go zgodnie z planem zagospodarowania.

Nawierzchnię parkingu projektuje się wykonać jak niżej:

- warstwa z ekopłyt 60x40x10 cm wypełnionych humusem z nasionami traw
- podsypka piaskowa grubości 3 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego o ciągłym, uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm
- warstwa mrozochronna z piasku grubości 15 cm.

Aby uzyskać zadany wymiar stanowisk parkingowych projektuje się obramowanie parkingu z jednego rzędu kostki betonowej szarej grubości 8 cm (typu „Holland”). Stanowiska parkingowe oddzielone kostką brukową betonową kolorową grub. 8 cm (typu „Holland”).

Projektuje się wykonanie chodnika łączącego parking z istniejącym chodnikiem z kostki betonowej brukowej oraz pasów zieleni (trawniki) wypełniające przestrzeń poza parkingiem w granicach działki.

Nawierzchnię chodnika projektuje się wykonać jak niżej:

- kostka betonowa brukowa grub. 6 cm
- posypka cementowo - piaskowa 1:4 grubości 3 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego o ciągłym, uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm
- warstwa mrozochronna z piasku grubości 10 cm.

W celu odprowadzenia wody do planowanego wpustu deszczowego (w oddzielnym opracowaniu) projektuje się na granicy drogi wewnętrznej i miejsc parkingowych po stronie wschodniej ściek z dwóch rzędów kostki betonowej brukowej grub. 8 cm

Nawierzchnia projektowanego parkingu oddzielona od istniejącej drogi wewnętrznej krawężnikiem najazdowym 15x22x100 cm. Należy wyregulować wysokościowo studnie kanalizacji deszczowej.

5.2. Odwodnienie

Projekt odwodnienia zawarto w oddzielnym opracowaniu.

6. Wykaz nieruchomości znajdujących się w liniach rozgraniczających teren

Inwestycja będzie realizowana na działce nr 235/3 obręb nr 10 – Miasto Mława będącej w zarządzie Starostwa Powiatowego w Mławie.

7. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu zamyka się w obrębie działki nr 235/3

8. Ustalenia dotyczące ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej

Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się w strefie historycznego układu urbanistycznego miasta Mława i nie jest wpisana do rejestru zabytków nieruchomości województwa mazowieckiego oraz nie jest objęta ochroną konserwatorską.

9. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi

Obszar oddziaływania inwestycji zamyka się w granicach działki nr 235/3 obręb nr 10 – Miasto Mława. Inwestycja nie narusza interesów właścicieli działek sąsiednich. Planowana inwestycja nie powoduje wzrostu uciążliwości dla terenów sąsiednich. W obrębie terenu inwestycji nie występują obszary ograniczonego użytkowania. Projektowana budowa nie stwarza zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników. Budowa parkingu nie będzie miała wpływu na zagospodarowanie przyległych terenów, gdyż przebiegać będzie przez tereny już urządzone. Wpłynie na poprawę obsługi komunikacyjnej przystających terenów a także poprawiona zostanie estetyka tego obszaru. Projektowana budowa po jej zrealizowaniu nie spowoduje powstania obszaru ograniczonego użytkowania jak również istotnych zmian w sposobie użytkowania terenu. Planowana inwestycja nie spowoduje wzrostu emisji hałasu, pyłów, odorów itp. Ogólnie oddziaływanie na środowisko, które wystąpi w fazie realizacji przedsięwzięcia można scharakteryzować jako chwilowe, nieciągłe, o niewielkim natężeniu, skoncentrowane na placu budowy. W trakcie realizacji inwestycji planuje się prowadzenie robót budowlanych przy budowie wyłącznie w porze dziennej w godzinach 7-22⁰⁰ dla zminimalizowania wpływu hałasu na otoczenie pochodzącego z pracy maszyn budowlanych (koparki, walce, środki transportowe i inne). Wzrost emisji spalin z maszyn budowlanych nie przekroczy dopuszczalnych norm ze względu na charakter prac. Wykonywane wykopy spowodują chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenie walorów krajobrazowych w obrębie prowadzonych prac. Proces realizacji przedsięwzięcia pociągnąć może za sobą powstawanie odpadów takich jak nadmiar ziemi powstały z wykopu. Aby zapobiec degradacji walorów krajobrazowych odpady te będą usuwane z miejsca powstania i gromadzone w wyznaczonym miejscu (teren budowy, bazy wykonawcy), a następnie przekazane odbiorcy odpadów. Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstanie negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmiana stosunków wodnych
- rozdzielenie pól
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Budowa nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie w skutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów. Planowana budowa parkingu nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej, a także nie będzie miała wpływu na faunę.

10. Obronność państwa

Przedmiotowa inwestycja dotyczy budowy, która nie ma znaczenie dla obronności państwa i nie koliduje z potrzebami operacyjno-obronnymi Sił Zbrojnych RP ani wojskową infrastrukturą telekomunikacyjną.

11. Obszar szkód górniczych

Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się na terenie objętym szkodami górniczymi.

12. Komunikacja dla niepełnosprawnych

W niniejszym opracowaniu nie zastosowano żadnych rozwiązań powodujących uciążliwości dla niepełnosprawnych.

13. Technologia robót

Technologię robót oraz wymagania dotyczące materiałów, sprzętu, transportu, obmiarów, badań laboratoryjnych, warunków odbioru robót przedstawiono w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

UWAGI:

1. Wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi normami, instrukcją producentów i przepisami oraz ze szczególnym uwzględnieniem przepisów BHP.
2. Przed przystąpieniem do robót w pasie drogowym wykonawca zobowiązany jest do uzyskania projektu organizacji ruchu na czas budowy oraz zgłoszenia i uzyskania pozwolenia na zajęcie pasa drogowego u zarządcy terenu.
3. Na budowie należy stosować materiały i urządzenia posiadające wymagane:
 - certyfikaty na znak bezpieczeństwa
 - certyfikaty zgodności z PN lub aprobatami technicznymi
 - deklaracje zgodności z PN lub aprobatami technicznymi.Stosowanie materiałów i urządzeń nie posiadających w/w certyfikatów i deklaracji zgodności z obowiązującymi przepisami, jest niedopuszczalne.
4. Przed przystąpieniem do robót kierownik budowy zobowiązany jest dostarczyć inwestorowi (inspektorowi nadzoru) „Program Zapewnienia Jakości” (PZJ) dotyczący sposobu realizacji inwestycji.

autor projektu: