

INWESTOR: **SKANSKA PROPERTY POLSKA (SPP)**
Al. Jana Pawła II 17
00-854 Warszawa

TEMAT: **1. ZESPÓŁ DWÓCH BUDYNKÓW BIUROWYCH (D,E)**
Z FUNKCJĄ HANDLOWO-USŁUGOWĄ, GARAŻEM PODZIEMNYM, DROGAMI DOJAZDOWYMI,
PARKINGIEM NAZIEMNYM I INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ NA DZ. NR 325/3, 325/8, OBR. 8
ŚRÓDMIEŚCIE PRZY UL. PAWIEJ W KRAKOWIE.

2. ZESPÓŁ BUDYNKÓW BIUROWYCH (A I B)
Z FUNKCJĄ HANDLOWO-USŁUGOWĄ, GARAŻEM PODZIEMNYM, INFRASTRUKTURĄ
TECHNICZNĄ, DROGAMI WEWNĘTRZNYMI I ZAGOSPODAROWANIEM TERENU, NA DZ. NR
325/1, ORAZ DOJAZDEM I INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ , CZ. DZ. NR 325/8, 179/27 OBR 8.
ŚRÓDMIEŚCIE PRZY UL. PAWIEJ W KRAKOWIE.

3. PROJEKT BUDOWLANY „BUDYNKU BIUROWEGO (C) Z FUNKCJĄ
UZUPEŁNIAJĄCĄ HANDLOWO-USŁUGOWĄ, GARAŻEM PODZIEMNYM, DOJAZDEM I
INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ NA DZ. NR 325/6, oraz części działki NR 325/8, OBR. 8
ŚRÓDMIEŚCIE (w zakresie zapewnienia dostępu do dogi publicznej) PRZY UL. PAWIEJ W
KRAKOWIE”.

FAZA: **PROJEKT BUDOWLANY**

BRANŻA: **DROGOWA**

JEDNOSTKA DROGOWA:

PRACOWNIA PLANOWANIA I PROJEKTOWANIA
SYSTEMÓW TRANSPORTU ALTRANS
30-133 Kraków, ul. Juliusza Lea 114
TEL/FAX +(48 12) 637-27-79 / 623-93-45

PROJEKTANT: mgr inż. Ewa Dudek
Rp. Upr. 94/93
MAP/BD/1581/01

SPRAWDZIŁ: mgr inż. Stanisław Albricht
nr ewid. 145/2001
MAP/BO/5164/01

DATA: Kraków, lipiec 2015

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania.
2. Przedmiot inwestycji – cel i zakres opracowania.
3. Przyjęte parametry geometryczne.
4. Stan istniejący.
5. Warunki geotechniczne. Wyznaczenie kategorii geotechnicznej gruntu.
6. Stan projektowany.
 - 6.1 Sytuacja.
 - 6.2 Rozwiązania wysokościowe.
 - 6.3 Odwodnienie
 - 6.4 Przekroje konstrukcyjne.
 - 6.5 Uzbrojenie.
- 7 Zieleń.
- 8 Roboty ziemne

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | | |
|---------------------------|------------------|--------------|
| 1. Sytuacja z orientacją | skala 1:500 | rys nr D/01 |
| 2. Przekrój podłużny | skala 1 : 500/50 | rys. nr D/02 |
| 3. Przekrój konstrukcyjny | skala 1 : 50 | rys. nr D/03 |

DATA:

Kraków, lipiec2015

Opis techniczny

do projektu budowlanego branży drogowej

Dla:

1. Zespół dwóch budynków biurowych (D,E)

z funkcją handlowo-usługową, garażem podziemnym, drogami dojazdowymi, parkingiem naziemnym i infrastrukturą techniczną na dz. nr 325/3, 325/8, 179/27 obr. 8 Śródmieście przy ul. Pawiej w Krakowie.

2. Zespół budynków biurowych (Ai B)

z funkcją handlowo-usługową, garażem podziemnym, infrastrukturą techniczną, drogami wewnętrznymi i zagospodarowaniem terenu, na dz. nr 325/1, oraz dojazdem i infrastrukturą techniczną, cz. dz. nr 325/8, 179/27 obr 8. Śródmieście przy ul. Pawiej w Krakowie

3. projekt budowlany „budynku biurowego (c) z funkcją uzupełniającą handlowo-usługową, garażem podziemnym, dojazdem i infrastrukturą techniczną na dz. nr 325/6, oraz części działki nr 325/8, obr. 8 śródmieście (w zakresie zapewnienia dostępu do drogi publicznej) przy ul. Pawiej w Krakowie”.

1. Podstawa opracowania.

1.1 Zlecenie biura architektonicznego NS MOON STUDIO, ul. Idzikowskiego 24 B , 31-519 Kraków działającego na zlecenie inwestora tj.:

Inesite Company sp z o.o 00-854 Warszawa al. . Jana Pawła III 17

1.2 Materiały dostarczone przez Zleceniodawcę:

- podkład sytuacyjno-wysokościowy w skali 1: 500 wraz z zagospodarowaniem terenu wersja elektroniczna
- dokumentacja badań podłoża gruntowego z opinią geotechniczną opracowana przez PRO GEO Grzegorz Stąporek , ul. Głowackiego 34a , 33-300 Nowy Sącz
- Decyzja nr AU-2/6730.2/1111/2013 o ustaleniu warunków zabudowy z dnia 13.05.2013
- Decyzja nr AU-2/6730.2/1112/2013 o ustaleniu warunków zabudowy z dnia 13.05.2013
- Decyzja nr AU-2/6730.2/2410/2014 o ustaleniu warunków zabudowy z dnia 30.10.2014

2. Przedmiot inwestycji - cel i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany drogowy, obejmujący dojazdy, ciągi piesze i ukształtowania terenu, dojazdy do garaży podziemnych, związanymi z budową budynków handlowo-usługowych.

Zakresem opracowania objęto również przebudowę chodnika, oraz budowę ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Pawiej.

Celem opracowania jest zapewnienie obsługi komunikacyjnej przedmiotowych budynków Zakresem inwestycji objęto działki o numerach ewidencyjnych 325/3, 325/8,179/27, 325/1 , 325/6 obr. 8 Śródmieście

3. Przyjęte parametry geometryczne.

Dojazd do budynków A i B zaprojektowano o szerokości jezdni 5,70 m z miejscami postojowymi w układzie prostopadłym o wymiarach stanowiska postojowego 2.3 x 5.0 m oraz 3.6 x 5.0 m dla niepełnosprawnych.

Dojazdy do garaży podziemnych w dostosowaniu do pochylni wewnątrz budynku o szerokościach 5.70 m do 7.50 m.

Scieżkę rowerową wzdłuż ulicy Pawiej zaprojektowano o szerokości 2.0 m

Chodnik wzdłuż ścieżki rowerowej o szerokości 2.0 m

4. Stan istniejący.

Teren przeznaczony pod budowę budynków, położony jest w Krakowie , w ścisłym centrum, w dzielnicy Śródmieście. W bezpośrednim sąsiedztwie położone są Galeria Krakowska i budynki hotelowe (od strony południowej). Teren objęty opracowaniem przylega do terenów kolejowych, sąsiedztwo dworca głównego. (od strony wschodniej). Od strony zachodniej tereny przylegają do ulicy Pawiej z linią tramwajową przebiegającą częściowo w tunelu , częściowo w poziomie terenu. Obecnie teren przeznaczony pod zabudowę budynków A i B wykorzystywany jest jako parking naziemny ogrodzony, dojazdem jest od strony ulicy dojazdowej do galerii handlowej. Pomiędzy projektowanymi budynkami D i E zlokalizowany jest tunel drogowy. Skrzyżowania dróg wewnętrznych z ul. Pawią wyposażone są w sygnalizację świetlną.

Wzdłuż ulicy Pawiej przebiega ciąg pieszy. Lokalnie występuje ścieżka rowerowa.

Teren jest uzbrojony w sieci infrastruktury podziemnej.

5. Warunki geotechniczne. Wyznaczenie kategorii geotechnicznej gruntu.

Zgodnie z dokumentacją badań podłoża gruntowego:

Głębsze, podczwartorzędowe podłoże, zbudowane jest z miocennych iłów pochodzenia morskiego, zalegających na badanym terenie na głębokości poniżej 20 m ppt. Granica oddzielająca utwory morskiego miocenu od utworów czwartorzędowych jest wyraźna.

Profil formacji terasowych dolin rzecznych budują typowe grunty aluwialne, wykształcone jako naprzemianległe warstwy gruntów spoistych i niespoistych, lokalnie z wkładkami słabonośnych gruntów spoistych wykształconych jako namuły i torfy. W rejonie badań nad podłożem ilastym zalegają utwory aluwialne doliny Wisły reprezentowane przez grunty spoiste i niespoiste. Spośród gruntów niespoistych, które dominują w profilu litologicznym, wyróżnić można przede wszystkim piaski i pospółki. Grunty spoiste występują w postaci wkładek i soczewek i są to głównie pyły i piaski gliniaste pochodzące ze stagnujących wód powodziowych. Całość terenu przykryta jest warstwą nasypów pochodzenia antropogenicznego o zmiennej miąższości, głównie niebudowlanych.

Pod warstwą nasypową występują piaski gliniaste, gliny. Zwierciadło wody gruntowej poniżej 10 m ppt.

Warunki gruntowe dobre. Dla robót drogowych proponuje się I kategorię geotechniczną.

6. Stan projektowany.

6.1 Rozwiązania sytuacyjne

6.1.1 część drogowa związana z realizacją budynków Ai B

Wzdłuż terenów kolejowych został zaprojektowany dojazd do budynków o szerokości jezdni 5.7 m. Oś dojazdu została zaprojektowana jako odcinki proste, z załomami wyokrąglonymi promieniami łuków $R=100$ i $R=200$. Włączenie dojazdu do istniejącego układu jak w stanie obecnym z korektą łuków na połączeniu krawężników istniejących z projektowanymi. Wyokrąglenia krawężników promieniami łuków $R=8.0$ m. Wzdłuż dojazdu zostały zaprojektowane miejsca postojowe w układzie prostokątnym o wymiarze stanowiska postojowego 2.3×5.0 m i dla niepełnosprawnych o wymiarze stanowiska postojowego 3.6×5.0 m. Od tego dojazdu zaprojektowano dojazdy do garażu podziemnego o szerokości 7.5 m (z bezpiecznikami). Dojazd pełni również funkcję drogi pożarowej. Na końcu

dojazdu zaprojektowano nawrotkę na literę T. Od strony południowej zaprojektowano kontynuację istniejących ścieżek rowerowych. Ścieżka została zaprojektowana o szerokości 2.0 m. W rejonie ulicy Pawiej układ ścieżki rowerowej pozostawiono jak w stanie obecnym.

Zaprojektowano ścieżkę rowerową w kierunku północnym o szerokości 2.0m w dowiązaniu z jednej strony do stanu istniejącego (od południa) a od północy do projektu firmy Projmar. Wzdłuż ścieżki rowerowej zaprojektowano przebudowę istniejącego chodnika.

Ciągi piesze zostały dostosowane do istniejących ciągów pieszych wzdłuż istniejących ulic oraz do projektowanych wejść do projektowanych budynków. Szerokość ciągów pieszych zmienna.

6.1.2 Część drogowa związana z budynkami D i E

W związku z realizacją budynku D przewidziano likwidację istniejącej drogi dojazdowej. Do budynku zaprojektowano dwa dojazdy do garaży o szerokościach 5.7 m.

W związku z nowym zagospodarowaniem przewidziano do przebudowy istniejący chodnik. Chodnik został zaprojektowany o szerokości 2.0 m

Do budynku E zaprojektowany został dojazd o szerokości 7.5 od drogi wewnętrznej, na poziomie terenu (nad istniejącym tunelem drogowym). Ciągi piesze zostały dostosowane do ciągów pieszych istniejących i projektowanych dojeżdż do budynku.

1.2 Rozwiązanie wysokościowe.

Wpływ na rozwiązanie wysokościowe mają:

- rzędne wysokościowe terenu istniejącego
- rzędne posadowienia budynku, określone przez architekta

Minimalne pochylenie podłużne wynosić będzie 0.5 %.

6.3 Odwodnienie.

Odwodnienie zostało zaprojektowane jako powierzchniowe do projektowanych i istniejących studzienek wodościekowych oraz odwodnienia liniowego

6. 4 Przekroje konstrukcyjne.

Dojazd wzdłuż budynku A-B oraz dojazdy do garaży:

- * 8 cm kostka brukowa betonowa
- * 3 cm podsypka cementowo-piaskowa 1: 4
- * 25 cm podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5 mm
- * 20 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 mm
- * 56 cm razem

Powyższa konstrukcja jest zaprojektowana poza obrysem garażu podziemnego. Na stropie garażu projektuje się nawierzchnię:

- * 8 cm kostka brukowa betonowa
- * 3 cm podsypka cementowo-piaskowa 1;4
- * grubość zmienna kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31.5 mm
- * warstwy konstrukcyjne i izolacyjne, oraz strop garażu podziemnego wg opracowania branży architektoniczno-konstrukcyjnej

Konstrukcja chodników :

- * 6 cm kostka brukowa betonowa lub kamienna
- * 3 cm podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- * 20 cm kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31.5 mm
- * 29 cm Razem

Konstrukcja ścieżek rowerowych:

- * 4 cm – asfalt lany
- * 25 cm kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie
- * 29 cm Razem

Uwaga w miejscach kolizji z ruchem pieszym i samochodowym należy wykonać malowanie żywicą koloru czerwonego

6.5 Uzbrojenie.

Budowa i przebudowa sieci uzbrojenia podziemnego stanowią przedmiot opracowań branżowych

7. Zieleń.

Zgodnie z projektem inwentaryzacji z gospodarką istniejącą szatą roślinną.

8. Roboty ziemne

Roboty ziemne będą ograniczały się do wykonania koryta pod nawierzchnią.

Opracowała:

.....
mgr inż. Ewa Dudek
Rp. Upr 94/93; MAP/BD/1581/01,
Konstrukcyjno-inżynierska w zakresie dróg