

I. CZĘŚĆ OPISOWA**Spis treści**

1. CEL I PODSTAWA OPRACOWANIA	6
2. PRZEDMIOT INWESTYCJI	6
2.1. CEL, LOKALIZACJA I ZAKRES INWESTYCJI.....	6
2.2. ZAMAWIAJĄCY	6
2.3. WYKONAWCA.....	7
3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	7
3.1. INFORMACJE OGÓLNE.....	7
3.2. POWIĄZANIE Z ISTNIEJĄCĄ SIECIĄ DRÓG	7
3.3. UZBROJENIE TERENU	7
4. STAN PROJEKTOWANY	7
4.1. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY	7
4.2. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO	8
5. PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA	9
6. BRANŻE TOWARZYSZĄCE.....	9
6.1. Energetyka.....	9
6.2. ZIELEŃ	9
7. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH POWIERZCHNI	9
8. DANE O OBIEKTACH PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE KONSERWATORSKIEJ.....	9
9. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	9
9.1. PRZEPISY PRAWA, W OPARCIU O KTÓRE DOKONANO OKREŚLENIA OBSZARU ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU.....	9
9.2. ZASIĘG OBSZARU ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU.....	10
10. ANALIZA EKONOMICZNA ROZWIĄZAŃ	11
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	12

OPIS TECHNICZNY

1. CEL I PODSTAWA OPRACOWANIA

Celem opracowania jest wykonanie Koncepcji Programowej dla zadania pn.: **łączymy dzielnice – budowa podestu wzdłuż ul. Na Błonie**, która stanowić będzie materiał do uzgodnienia z Zarządem Dróg Miasta Krakowa przebiegu pomostu w planie. Niniejsza Koncepcja Programowa po uzyskaniu uzgodnienia stanie się podstawą do opracowania Projektu Budowlanego oraz Wykonawczego.

Podstawą opracowania są m.in.:

- Umowa zawarta pomiędzy Sed Free Sp. z o.o. oraz Zarządem Dróg Miasta Krakowa
- SIWZ
- Przebieg Pasa drogowego wzdłuż ulicy Na Błonie uzyskany od Inwestora
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane – (tekst jednolity Dz.U. z 2017 r. poz. 1332 ze zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych–(tekst jednolity Dz.U. z 2017 r., poz. 2222 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. z 2016 poz. 124 ze zm.),
- Wizja w terenie

2. PRZEDMIOT INWESTYCJI

2.1. CEL, LOKALIZACJA I ZAKRES INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest budowa pomostu oraz chodnika wzdłuż ulicy Na Błonie. Inwestycja wykonywana jest w ramach Budżetu Obywatelskiego 2019 pn. „łączymy dzielnice – budowa podestu wzdłuż ul. Na Błonie”. Zaproponowana inicjatywa jest rozwiązaniem tymczasowym i ma zwiększyć bezpieczeństwo pieszych. Projektowany ciąg komunikacyjny zlokalizowany jest po zachodniej stronie drogi. W stanie istniejącym pieszy porusza się po poboczu ul. Na Błonie które dodatkowo ograniczone jest barierą drogową. Długość projektowanego pomostu to około 80m, natomiast chodnika około 130m. Inwestycja jest inwestycją publiczną i służyć będzie wszystkim mieszkańcom pobliskich zabudowań.

Zakres inwestycji:

- Budowa pomostu
- Budowa chodnika
- W zależności od wybranego wariantu zmiana lokalizacji słupa oświetleniowego
- Wprowadzenie nowej organizacji ruchu (przejścia dla pieszych)

2.2. ZAMAWIAJĄCY

Zarząd Dróg Miasta Krakowa

ul. Centralna 53; 31-586 Kraków

2.3. WYKONAWCA

Sed Free Sp. z o.o.

ul. Malwowa 30, 30-611 Kraków

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1. Informacje ogólne

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa małopolskiego, w powiecie Kraków, w Gminie Kraków i przebiega przez działki o numerach 225/6, 228/4, 228/5, 218,4 218/5, 218/6, 244/4 obręb 0001 oraz 652 obręb 0010.

3.2. Powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi

Projektowany ciąg komunikacyjny przebiega wzdłuż drogi klasy L o szerokości ok. 4.20 m. Projektowany pomost od strony południowej dowiązany jest do chodnika na moście przez rzekę Rudawę natomiast chodnik będący kontynuacją pomostu dowiązany jest od strony północnej poprzez przejście dla pieszych z szerokim poboczem ul. Na Błonie.

3.3. Uzbrojenie terenu

Ze względu na fakt, że inwestycja położona jest w obszarze zabudowanym na rozważanym obszarze znajdują się liczne sieci energetyczne, sieci kanalizacyjnej oraz teletechnicznej. Ze względu na prowadzenie pomostu w przypadku wariantu 1, konieczna jest zmiana lokalizacji jednego słupa energetycznego co wskazano na planie sytuacyjnym. Poza powyższym nie stwierdzono kolizji projektowanej inwestycji z istniejącą siecią uzbrojenia terenu.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY

POMOST

- Szerokość - 2,5 – 1,5m
- Odwodnienie - powierzchniowe na sąsiadujące tereny zielone

CHODNIK

- Szerokość - 2,5m – 2,0m

Wariant	Lokalizacja na działkach	Szerokość pomostu [m]	Szerokość chodnika [m]
I	225/6, 228/5, 218/4 218/5, 218/6, 244/4 obręb 0001 oraz 652 obręb 0010.	2,50	2,50 – 2,00
II	225/6, 228/4, 228/5, 218/4, 218/5, 218/6, 244/4 obręb 0001 oraz 652 obręb 0010.	1,50	2,00

- o Pochylenie poprzeczne - jednostronne 2%
- o Odwodnienie - powierzchniowe do systemu odwodnienia ulicy Na Błonie

4.2. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Przedmiotem opracowania jest wykonanie koncepcji programowej ciągu komunikacyjnego wraz z dowiązaniem go do istniejących ciągów pieszych. Zgodnie z wymaganiami SIWZ zaproponowano dwa warianty budowy, różniące się wzajemnie lokalizacją oraz szerokością chodnika, a także przejść dla pieszych.

Wariant I – Ze względu na zbyt wąski pas drogowy, przyjęcie wariantu I związane jest z uzyskaniem prawa do dysponowania gruntami na cele budowlane dla działek 225/6, 228/5, 218/5, obręb 0001. Po wstępnym badaniu własności, ustalono, że wskazane powyżej działki należą do Skarbu Państwa. Szerokość projektowanego pomostu wynosi 2,50m. Przyjęta szerokość wynika z przepisowej szerokości chodnika zlokalizowanego bezpośrednio przy jezdni (2,00m) powiększonej o miejsce na pracę bariery która zlokalizowana jest przy jezdni (w razie kolizji z nią samochodu). Ze względu na kolizję ze słupem energetycznym zaproponowano jego przestawienie. Kontynuacją pomostu jest chodnik o szerokości 2,00m. Dla obu wariantów na długości pomostu zdecydowano się pozostawić barierę drogową, natomiast na długości chodnika zdemontować. Szerokość chodnika jest zgodna z przepisami prawa a w szczególności z nowelizacją Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U z 2019r. poz 1643).

Wariant II – Ze względu na zbyt wąski pas drogowy, przyjęcie wariantu II związane jest z uzyskaniem prawa do dysponowania gruntami na cele budowlane dla działek 225/6, 228/4, 228/5, 218/5, obręb 0001. Należy zauważyć, że po wstępnym badaniu własności działka 228/4 w przeciwieństwie do innych działek jest własnością osoby fizycznej. Szerokość projektowanego pomostu wynosi 1,50m. Przyjęta szerokość wynika z przepisowej szerokości chodnika zlokalizowanego poza jezdnią. Ze względu na prowadzenie pomostu, uniknięto konieczności zmiany lokalizacji słupów energetycznych. Kontynuacją pomostu jest chodnik o szerokości 2,00m.

5. PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA

POMOST

Konstrukcja pomostu została zaprojektowana jako drewniana – modrzew.

- Kleszcze 16x8 cm
- Legary 14x7 cm
- Pokład 6cm
- Pochwyty 14x6cm

Konstrukcja posadowiona na palach w rozstawie poprzecznym jak na rysunkach normalnych oraz rozstawie podłużnym 2,0 m. Pale dębowe śr. 20cm

Poniżej zamieszczono przykładowe zdjęcie pomostu konstrukcji drewnianej



CHODNIK

Mając na uwadze redukcję kosztów chodnik zaprojektowano jako konstrukcja typowa - betonowa.

KONSTRUKCJA			
1	w-wa ścieralna	Kostka betonowa behaton	8 cm
2	-	Podsypka cem-piaskowa 1:4	3 cm
3	w-wa podbudowy	Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5	15 cm

Uwaga: Założona konstrukcja może ulec zmianie na etapie Projektu Budowlanego po wykonaniu badań geologicznych podłoża.

6. BRANŻE TOWARZYSZĄCE

6.1. Energetyka

Ze względu na kolizję słupa energetycznego w Wariacie 1 z projektowanym pomostem, konieczna jest jego przebudowa zgodnie z Planem Zagospodarowania.

6.2. Zieleni

Realizacja zadania inwestycyjnego wiązała się będzie z wycinką kolidujących krzewów i drzew. Na przedmiotowym odcinku nie przewiduje się wprowadzenia nasadzeń zastępczych jako rekompensaty przyrodniczej.

7. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH POWIERZCHNI

- Pomost + Chodnik Wariant I = 490m² (192 + 298)
- Pomost + Chodnik Wariant II = 403m² (105 + 298)

8. DANE O OBIEKTACH PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE KONSERWATORSKIEJ

Teren objęty zakresem inwestycji nie jest objęty ochroną konserwatorską.

9. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

9.1. Przepisy prawa, w oparciu o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektu

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity: Dz. U nr 213 z 2010 r. poz. 1397):

Inwestycja, polegająca na budowie chodnika z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, w związku z powyższym nie jest wymagane zgodnie z Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U z 2017 r. poz. 1332 ze zm.) m.in art. 5:
 - inwestycja nie ogranicza dostępu do drogi publicznej

- inwestycja zapewnia warunki bezpieczeństwa i ochrony zdrowia osób
- inwestycja zapewnia ochronę przed zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleby,
- inwestycja zapewnia prawidłowe odprowadzenie wód powierzchniowych zapewniając ochronę terenów bezpośrednio przyległych
- inwestycja zapewnia płynność ruchu na projektowanym odcinku drogi poprzez zapewnienie prawidłowych rozwiązań komunikacyjnych
- Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz 460 - tekst jednolity) – obszar oddziaływania stanowi obszar do 15m od jezdni drogi.

9.2. Zasięg obszaru oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu, mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany.

10. ANALIZA EKONOMICZNA ROZWIĄZAŃ

Zaproponowane warianty w zakresie pomostu znacząco różnią się od siebie pod względem ekonomicznym. Projektowana powierzchnia pomostu w Wariancie 2 jest prawie dwukrotnie mniejsza, co bezpośrednio przełoży się na koszty. Dodatkowo w Wariancie 1 konieczna jest zmiana lokalizacji słupa energetycznego.

Dla przedmiotowej inwestycji wybór wariantu do wykonania, kierowany będzie w większej mierze uzyskaniem zgód od właścicieli działek aniżeli względami ekonomicznymi.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Plan orientacyjny:

100 – „Plan orientacyjny”

Plan sytuacyjny:

201 – „Plansza zbiorcza zagospodarowania terenu – Wariant I”

202 – „Plansza zbiorcza zagospodarowania terenu – Wariant II”

Przekroje normalne i szczegóły techniczne:

501 – „Przekroje Normalne – Wariant I”

502 – „Przekroje Normalne – Wariant II”