I. CZĘŚĆ OPISOWA

SPIS TREŚCI

1. PODSTAWA OPRACOWANIA 4

2. INWESTOR 4

3. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI 4

4. PODSTAWOWE PARAMETRY INWESTYCJI 5

5. LOKALIZACJA INWESTYCJI 6

6. STAN ISTNIEJĄCY 6

6.1. ZAGOSPODAROWANIE TERENU 6

6.2. INFRASTRUKTURA I ODWODNIENIE 6

7. STAN PROJEKTOWANY 7

7.1. UKŁAD KOMUNIKACYJNY 7

7.2. KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI 9

7.3. ODWODNIENIE 10

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. D-1	Plan orientacyjny	skala 1: 5 000
Rys. D-2	Plan sytuacyjny	skala 1:500
Rys. D-3	Przekroje normalne	skala 1:50
Rys. D-4	Widoczność	skala 1:500
Rys. D-5.1.	Przejezdność- wjazd z ul. Herberta	skala 1:500
Rys. D-5.2.	Przejezdność- wyjazd w ul. Filipowicza	skala 1:500
Rys. D-5.3.	Przejezdność- wyjazd w ul. Chmielną	skala 1:500

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt sporządzono na podstawie:

[1] 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. 2016,nr 0, poz. 124, z późniejszymi zmianami),

[2] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2019, poz. 1186, z późniejszymi zmianami),

[3] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2018, poz. 2068, z późniejszymi zmianami),

[4] Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. O planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,

[5] Plan sytuacyjno – wysokościowy w skali 1 : 500,

[6] Uzgodnienia z Inwestorem,

[7] Wizja w terenie, inwentaryzacja stanu istniejącego.

2. INWESTOR

Inwestorem dla przedmiotowego zadania jest:

Platinium Investment sp. z o.o

ul. Juliusza Lea 116

30-133 Kraków

3. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest projekt koncepcyjny obsługi komunikacyjnej inwestycji na działce 1/50 w ramach zadania pn. :„ Koncepcja budowy zespołu budynków usługowych z garażami podziemnymi i infrastrukturą techniczną na działkach nr 1/50, 1/45 obręb 65 Podgórze przy ul. Herberta w Krakowie.”

4. PODSTAWOWE PARAMETRY INWESTYCJI

BILANS POWIERZCHNI TERENU INWESTYCJI

ZESTAWIENIE POWIERZCHNI		PROJEKT	%
POWIERZCHNIA DZIAŁKI	8565,0 m²	8565,0 m²	100
WSKAŹNIK POW. ZABUDOWY	3000,0 m²	3000,0 m²	35
POW. ZAB. BUDYNEK 1		950,0 m²	
POW. ZAB. BUDYNEK 2		1160,0 m²	
POW. ZAB. BUDYNEK 3		890,0 m²	
–		– m²	
POW. TERENU BIOLOGICZNIE CZYNNEGO - 27%	2312,0 m²	2312,0 m²	27
- POW. TERENU BIOLOGICZNIE CZYNNEGO x 100%		2312,0 m²	
- POW. TERENU BIOLOGICZNIE CZYNNEGO x 50% (GARAŻ))		– m²	
- POW. TERENU BIOLOGICZNIE CZYNNEGO x 50% (STROPOD)		– m²	
TERENY UTWARDZONE		– m²	–
DROGI		– m²	
MIEJSCA POSTOJOWE		– m²	
CHODNIKI		– m²	

BUDYNKI	POW. UŻYTKOWA
BUD. NR 1 PARTER - HANDEL	810,0 m²
BUD. NR 1 I,II PIĘTRO - FITNESS	1620,0 m²
BUD. NR 2 PARTER - HANDEL	1000,0 m²
BUD. NR 3 PARTER - HANDEL	750,0 m²
BUD. NR 3 I-PIĘTRO - BIURA	750,0 m²
SUMA POWIERZCHNI UŻYTKOWEJ	4930,0 m²
ILOŚĆ MIEJSC POSTOJOWYCH	150
ILOŚĆ MIEJSC POSTOJOWYCH NAZIEMNYCH	85
ILOŚĆ MIEJSC POSTOJOWYCH W GARAŻACH NA PARTERZE	-
ILOŚĆ MIEJSC POSTOJOWYCH W GARAŻU PODZIEMNYM	65
WSKAŹNIK	-

5. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Projektowana inwestycja położona jest w południowej części miasta Krakowa. Zakres opracowania obejmuje działki nr 20/4dr, 19/5dr, 19/4dr,19/3dr, 194/5dr, 194/3dr, 1/12dr, 1/32dr, 1/11dr, 1/48dr, 1/50, 493/6, 425/2dr, 425/10dr, 425/9dr, 425/6dr, 425/5dr, 425/8dr, 426/2dr, 424/2dr, 502dr, 450/6 obręb 65 Podgórze, ul. Herberta, miejscowość Kraków, województwo małopolskie.

Teren pod projektowaną inwestycją graniczy:

- od strony północnej - z ul. Okopową,
- od strony południowej - z ul. Bujaka,
- od strony zachodniej - z terenami zielonymi,
- od strony wschodniej- z ul. Filipowicza.

6. STAN ISTNIEJĄCY

6.1. ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Teren przeznaczony pod planowaną inwestycję usytuowany jest w okolicy, w której dominuje zabudowa o charakterze mieszkaniowym wielorodzinnym. Występują również pojedyncze budynki usługowe. W pobliżu znajdują się także niezagospodarowane tereny zielone. Zapewnienie obsługi komunikacyjnej dla inwestycji nie wymaga ingerencji w istniejącą zieleń.

Spadek terenu ukształtowany jest w kierunku zachodnim.

6.2. INFRASTRUKTURA I ODWODNIENIE

W rejonie planowanego przedsięwzięcia głównym ciągiem komunikacyjnym jest ul. Herberta, będąca drogą powiatową o klasie technicznej GP. Ciąg jezdny przebiega w kierunku północno- południowym, integrując obszar zarówno z centrum miasta jaki i z IV Obwodnicą.

W stanie istniejącym w okolicy działki inwestora ul. Herberta jest dwujezdniowa. Jezdnie szerokości ok. 7.00 m oddziela pas zieleni o zmiennej szerokości w zakresie 5.00-12.50 m. Obramowanie jezdni stanowi krawężnik betonowy 20/30.Nawierzchnia ciągu wykonana jest z betonu asfaltowego.

Po stronie projektowanej inwestycji usytuowany jest chodnik szerokości ok. 3.50 m. Oddzielony od jezdni poprzez pas zieleni szerokości ok. 2.00 m. Nawierzchnię ciągu pieszego stanowią betonowe płyty chodnikowe. Chodnik jest oddzielony od przyległego terenu obrzeżem betonowym.

W okolicy skrzyżowania z ul. Bujaka zlokalizowana jest zatoka autobusowa. Jej nawierzchnia wykonana jest z betonowej kostki brukowej typu Behaton. Szerokość ma wartość ok. 3.25 m. Tuż przy zatoce występuje chodnik o szerokości ok. 4.00 m.

W ciągu drogi usytuowane jest oświetlenie uliczne.

Odwodnienie realizowane jest poprzez spływ wód spadkami do istniejących wpustów deszczowych.

W obszarze terenu objętego niniejszym opracowaniem występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć elektroenergetyczna,
- sieć oświetlenia,
- sieć teletechniczna,
- wodociągowa.

7. STAN PROJEKTOWANY

7.1. UKŁAD KOMUNIKACYJNY

Projekt koncepcyjny zakłada obsługę komunikacyjną zespołu budynków usługowych poprzez wyłączenie z ulicy Herberta, zjazd publiczny z ulicy Filipowicza oraz drogę wyjazdową połączoną z ul. Chmielną. Wjazd na teren inwestycji dla samochodów osobowych możliwy poprzez wyłączenie z ul. Herberta oraz zjazd z ul. Filipowicza, natomiast wyjazd realizowany jest poprzez drogę wyjazdową połączoną z ul. Chmielną oraz zjazd z ul. Filipowicza. Wjazd na teren inwestycji dla pojazdów dostaw możliwy jest jedynie poprzez wyłączenie z ul. Herberta, natomiast wyjazd przez zjazd z ul. Filipowicza oraz drogę wyjazdową połączoną z ul. Chmielną. Zjazd z ul. Filipowicza nie służy do wjazdu pojazdów dostaw.

Przewiduje się wykonanie pasa wyłączania z ul. Herberta o szerokości 3.00 m. Nawierzchnia wykonana zostanie z betonu asfaltowego. Pas wyłączania rozpocznie się za zatoką autobusową i zakończy na terenie inwestycji. Pas ruchu należy dowiązać do istniejącego przebiegu krawędzi jezdni ul. Herberta. Od strony wschodniej pas ograniczony zostanie krawężnikiem betonowym 20/30. W obrębie wjazdu na działkę inwestora zostaną również wykonane przebrukowania w celu umożliwienia przejazdu pojazdom dostaw.

Planuje się wykonanie drogi wyjazdowej z obszaru inwestycji w ul. Chmielną o nawierzchni z betonu asfaltowego. Szerokość jezdni będzie miała wartość 4.00 m, na dowiązaniu do stanu istniejącego szerokość zwiększy się do wartości 3.70 m.

W ramach zadania planuje się również przebudowę zatoki autobusowej. Zatokę należy wykonać jako półotwartą o długości krawędzi zatrzymania 20.00 m. Nawierzchnia wykonana zostanie

z betonu cementowego. Szerokość zatoki będzie miała wartość 3.00 m. Przy zatoce należy wykonać peron przystankowy o szerokości 4.20 m. Jego nawierzchnię wykonać z betonowej kostki brukowej. Oddzielenie peronu od ruchu rowerowego zrealizowane zostanie przez zastosowanie barierio- siedzisk oraz zieleniec.

Opracowanie przewiduje także wykonanie ścieżki rowerowej oraz chodnika od skrzyżowania z ul. Bujaka do zjazdu na teren inwestycji. Układ za projektowanym pasem wyłączania należy dowiązać do inwestycji związanej z przebudową ul. Herberta (uzgodnienie IU.461/424.2015 r.) przez wykonanie ciągu pieszo- rowerowego. Szerokość ścieżki wyniesie 2.00 m, natomiast chodnika 1.50 m. Ciąg pieszy i rowerowy zostaną oddzielone o siebie dwoma rzędami betonowej kostki brukowej. Nawierzchnia ścieżki wykonana zostanie z betonu asfaltowego a chodnika z betonowej kostki brukowej. Projektowane elementy infrastruktury pieszo-rowerowej zostaną odseparowane od ruchu kołowego poprzez pas zieleni o szerokości zmiennej od 3.50 m do 6.00 m. W pasie zieleni wykonana zostanie również bariera stalowa. W obrębie skrzyżowania ul. Herberta i ul. Bujaka należy wykonać przejazd dla rowerzystów.

Od strony ul. Filipowicza należy wykonać zjazd publiczny na teren inwestycji. Projektowany zjazd przeznaczony jest do ruchu samochodów osobowych oraz pojazdów dostaw. Nawierzchnię zjazdu stanowić będzie betonowa kostka brukowa koloru czerwonego. Szerokość zjazdu będzie zmienna, szerokość jezdni wniesie 5.00 m, natomiast szerokość przy krawędzi jezdni będzie miała wartość 14.30 m. Dowiązanie do krawędzi jezdni zostanie zrealizowane poprzez krawężnik betonowy 20/30 oraz łuki o promieniu 5.00m. W związku z dopuszczeniem ruchu pojazdów dostaw w obrębie zjazdu przewiduje się wykonanie przedrukowania, które umożliwi przejazd pojazdom ciężkim.

W ciągu ulicy Filipowicza projektuje się także ogólnodostępne miejsca postojowe. Szacuje się wykonanie 10 stanowisk, z czego jedno z nich przeznaczone jest dla osób niepełnosprawnych. Wymiar pojedynczego miejsca wyniesie 2.50x6.00 oraz 3.60x6.00 dla osób niepełnosprawnych. Nawierzchnię stanowić będzie betonowa kostka brukowa. Obramowanie miejsc wykonać z krawężnika betonowego 20/30. Dowiązanie do krawędzi jezdni zrealizować poprzez łuk o promieniu 2.00 m oraz krawężnik 20/30. Przewiduje się wykonanie bezpiecznika za miejscami postojowymi o szerokości 0.50 m z betonowej kostki brukowej. Zostanie zapewnione również dojście piesze do stanowisk postojowych. Szerokość dojścia wyniesie 2.20 m. Jego nawierzchnia będzie wykonana z betonowej kostki brukowej. Odseparowanie od przyległego terenu zapewni obrzeże betonowe.

W celu zapewnienia przejezdności pojazdom dostaw na skrzyżowaniu ul. Filipowicza z ul. Bujaka należy dokonać korekty łuku do wartości 6.00 m i odtworzyć istniejącą nawierzchnię jezdni oraz chodnika.

W przypadku uszkodzenia nawierzchni jezdni należy ją odtworzyć.

7.2. KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI

Projektowane przekroje normalne i konstrukcje nawierzchni układu przedstawiono na rys. nr D-3.

Konstrukcja nawierzchni została zaprojektowana zgodnie z Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych.

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

KONSTRUKCJA N1 (PAS WYŁĄCZANIA, JEZDNIA ZJAZDU)	
− **4 cm**	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11 S 50/70
− **9 cm**	Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16 W 50/70
− **10 cm**	Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC16 P 50/70
− **20 cm**	Podbudowa pomocnicza z kruszywa kamiennego łamanego stab. mech. 0/31,5mm
− **56 cm**	Wymiana gruntu na kruszywo kamienne łamane stab. mech 0/63mm
− **15 cm**	Warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego
RAZEM 114 cm	

KONSTRUKCJA N2 (ZATOKA AUTOBUSOWA)	
− **22 cm**	Warstwa ścieralna z betonu cementowego B40-kolor czerwony (zbrojonego, dyblowanego i dylatowanego)
− **20 cm**	Podbudowa zasadnicza z chudego betonu
− **20 cm**	Podbudowa pomocnicza z kruszywa kamiennego łamanego stab. mech. 0/31,5mm
− **37 cm**	Wymiana gruntu na kruszywo kamienne łamane stab. mech 0/63mm
− **15 cm**	Warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego
RAZEM 114 cm	

KONSTRUKCJA N3 (PERON PRZYSTANKOWY, ZJAZD PUBLICZNY Z UL. FILIPOWICZA, MIEJSCA POSTOJOWE)	
− **8 cm**	Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej- kolor czerwony
− **3cm**	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4
− **20 cm**	Podbudowa pomocnicza z kruszywa kamiennego łamanego stab. mech. 0/31,5mm
− **20 cm**	Wymiana gruntu na kruszywo kamienne łamane stab. mech 0/63mm
− **15 cm**	Warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego
RAZEM 65 cm	

KONSTRUKCJA N4 (ŚCIEŻKA ROWEROWA, CIĄG PIESZO- ROWEROWY)	
− **5 cm**	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8 S
− **20 cm**	Podbudowa pomocnicza z kruszywa kamiennego łamanego stab. mech. 0/31,5mm
− **20 cm**	Wymiana gruntu na kruszywo kamienne łamane stab. mech 0/63mm
− **15 cm**	Warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego
RAZEM 60 cm	

KONSTRUKCJA N5 (CHODNIK, DOJŚCIE, BEZPIECZNIK)

- **8 cm** Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej- kolor szary
- **3 cm** Podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- **20 cm** Wymiana gruntu na kruszywo kamienne łamane stab. mech 0/63mm
- **15 cm** Warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego

RAZEM 46 cm

7.3. OŚWIETLENIE

W ramach zadania przewiduje się wykonanie sieci oświetlenia dla projektowanej infrastruktury pieszo- rowerowej.

7.4. ODWODNIENIE

Wody opadowe z obszaru inwestycji zostaną odprowadzone spadkami poprzecznymi i podłużnymi do wpustów deszczowych.

Opracował:

mgr inż. Bartosz Ptak