

WYKONAWCA



BIURO
PROJEKTÓW
DROGOWYCH

Rafał Matusik BPD
ul. Łagiewnicka 39, 30-417 Kraków
tel./fax +48 12 264 30 63



Zarząd Dróg
Miasta Krakowa

INWESTOR

GMINA MIEJSKA KRAKÓW
ZARZĄD DRÓG MIASTA
KRAKOWA
ul. Centralna 53, 31-586 Kraków

NAZWA I ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO:

UL. STARY GOŚCINIEC W KRAKOWIE

NAZWA PROJEKTU:

ROZBUDOWA ODCINKA UL. STARY GOŚCINIEC W KRAKOWIE
OD UL. MORCINKA DO UL. GERLAHA

BRANŻA:

DROGOWA

FAZA:

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

ZESPÓŁ AUTORSKI

imię i nazwisko

nr uprawnień

podpis

Projektował:

mgr inż. Rafał Matusik

MAP/0200/POOD/05

Opracował:

mgr inż. Jakub Łapczyński

Sprawdził:

mgr inż. Tomasz Prochownik

MAP/0032/PWBD/15

KRAKÓW, STYCZEŃ 2026

SPIS ZAWARTOŚCI:

OPIS TECHNICZNY

RYSUNKI

rys. nr D/1

rys. nr D/2

ORIENTACJA

PLAN SYTUACYJNY

PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

SKALA 1: 10 000

SKALA 1: 500

SKALA 1: 50

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest:

- wytyczne Inwestora
- podkład mapowy w skali 1:500
- wizja i pomiary uzupełniające w terenie
- Ustawa z dnia 12.03.1985r o drogach publicznych z późn. zm.;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych;
- Standardy infrastruktury pieszej Miasta Krakowa zgodne z Zarządzeniem nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r.;
- Standardy Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków zgodne z Zarządzeniem nr 1163/2-23 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 28 kwietnia 2023r.;
- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Kantorowice”;
- właściwe wytyczne i normy branżowe;

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt architektoniczno-budowlany dla zadania pn.: „Rozbudowa odcinka ul. Stary Gościeniec w Krakowie od ul. Morcinka do ul. Gerlaha” realizowany w ramach inwestycji: „Budowa ul. Stary Gościeniec – opracowanie dokumentacji projektowej”. Umowa nr 367/U/ZDMK/2025 z dnia 05 września 2025r.

W ramach niniejszego opracowania przewiduje się:

- rozbudowę ul. Starz Gościeniec;
- budowę dróg dla pieszych;
- budowę poboczy;
- przebudowę istniejących zjazdów i dojazdów pieszych;
- budowę kanalizacji deszczowej;
- budowę oświetlenia;
- rozbiórkę/przebudowę/budowę sieci uzbrojenia terenu;
- rozbiórkę/przebudowę/budowę ogrodzeń;
- wycinkę kolidującej zieleni.

3. Opis stanu istniejącego.

Na odcinku objętym opracowaniem jezdni ul. Stary Gościeniec wykonana jest z mieszanki mineralno – asfaltowej i posiada zmienną szerokość od 4,20 m do 6,50 m. Wzdłuż drogi przebiegają pobocza oraz brak jest wydzielonych ciągów pieszych i rowerowych. Tereny przyległe do drogi to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej oraz pola uprawne / tereny zielone.

W ciągu ulicy Stary Gościniec występują zjazdy do prywatnych posesji, zjazdy do osiedli oraz połączenia z drogami wewnętrznymi. Ul. Stary Gościniec od strony południowej krzyżuje się z ul. Gustawa Morcinka a od strony północnej z ul. Mikołaja Gerlaha. Wlot jezdni ul. Stary Gościniec na skrzyżowaniu z ul. Gustawa Morcinka wykonany jest z kostki betonowej. Na przedmiotowym wlocie ul. Stary Gościniec zlokalizowany jest przepust $\varnothing 600$ łączący ze sobą istniejące rowy zlokalizowane wzdłuż jezdni ul. Gustawa Morcinka.

Przedmiotowy teren objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Kantorowice”;

Odwodnienie układu drogowego odbywa się powierzchniowo w pobliskie tereny zielone. W rejonie przedmiotowego odcinka ul. Stary Gościniec zlokalizowane są sieci kanalizacji sanitarnej, wodociągowej, teletechnicznej, gazowej, elektroenergetycznej.

4. Projektowane rozwiązania.

Główne założenia projektowe:

- ulica klasy L;
- prędkość do projektowania 30km/h;
- pojazd miarodajny – pojazd osobowy (pismo znak: IX.461.1.265.2025 z dnia 03.11.2025r.);
- przejezdność warunkowa dla pojazdu komunalnego.

Dla przedmiotowej inwestycji opracowano projekt architektoniczno-budowlany rozbudowy ul. Stary Gościniec w zakresie wykonania jezdni wraz z drogami dla pieszych i poboczami. Zgodnie z warunkami technicznymi ZTP, na całym zakresie inwestycji zaprojektowano jezdnię o szerokości 6,50 m (szerokość wraz ze ściekami przykrawężnikowymi). Po obu stronach jezdni ul. Stary Gościniec zaprojektowano drogę dla pieszych o podstawowej szerokości 2,30 m wykonaną z kostki betonowej bezfazowej z miejscowymi zwężeniami oraz poszerzeniami. Szerokość projektowanych dróg dla pieszych uzależniona jest od istniejącego zagospodarowania terenu i została ona dostosowana do lokalizacji istniejących ogrodzeń oraz zieleni wysokiej.

Na skrzyżowaniu ul. Stary Gościniec z ul. Gustawa Morcinka zastosowano łuki wyokrąglające o promieniach dostosowanych do przejazdu pojazdu miarodajnego wraz z poszerzeniami do przejazdu autobusu 12 m, zgodnie z warunkami technicznymi ZTP. Podstawowe łuki wyokrąglające na skrzyżowaniu przyjęto o promieniach $R=6,00$ m i $R=8,00$ m oraz zaprojektowano poszerzenie jezdni wykonane z kostki kamiennej do łuków o promieniach $R=8,00$ m i $R=10,00$ m. Nawierzchnię jezdni oddzielono od nawierzchni poszerzenia krawężnikiem kamiennym 20/30 cm o odstonięciu 2 cm. Na skrzyżowaniu ul. Stary Gościniec z ul. Gustawa Morcinka wyznaczono przejście dla pieszych.

Na skrzyżowaniu ul. Stary Gościniec z ul. Mikołaja Gerlaha zastosowano łuki wyokrąglające o promieniach dostosowanych do przejazdu pojazdu miarodajnego. Łuki wyokrąglające na skrzyżowaniu przyjęto o promieniach $R=6,00$ m i $R=7,00$ m. W rejonie przedmiotowego skrzyżowania projektuje się pobocze gruntowe o szerokości 0,75 m.

Na całym odcinku, wzdłuż ul. Stary Gościniec zaprojektowano krawężniki betonowe 20/30 cm wystające 12 cm. Na zjazdach przeznaczonych do przebudowy zastosowano krawężniki betonowe wystające 2/4 cm. Wzdłuż krawężników zlokalizowanych w ciągu projektowanej jezdni zaprojektowano ściek z dwóch rzędów kostki betonowej. Drogę dla pieszych od strony zieleńca

obramowano wtopionym obrzeżem betonowym 8/30 cm.

Istniejące zjazdy do posesji założono do przebudowy, a ich szerokość dostosowano do parametrów istniejących. Połączenie zjazdów z jezdnią zaprojektowano przy pomocy skosów najazdowych 1:1 lub wyokrąglono łukami o promieniu $R=5,00$ m. Na skrzyżowaniach dróg dla pieszych ze zjazdami wyznaczonymi przy pomocy skosów nie stosuje się żadnego ograniczenia (brak krawężników i obrzeży na połączeniu), natomiast wyznaczonymi przy pomocy łuków zastosowano krawężnik betonowy 20/30 cm wtopiony (odkrycie 2 cm).

W ramach przedmiotowego zadania konieczna będzie także rozbiórka istniejących ogrodzeń i sieci uzbrojenia terenu oraz wycinka kolidującej zieleni. Rozbiórki ogrodzeń i wycinki zieleni oznaczono na rysunku D/1 „Plan sytuacyjny”.

4.1. Rozwiązania wysokościowe

Pochylenie podłużne dostosowano do istniejącego terenu. Przekrój poprzeczny projektowanej jezdni założono jako daszkowy 2%. Pochylenie poprzeczne drogi dla pieszych zaprojektowano jako jednostronne o wartości 2% w kierunku jezdni.

4.2. Sieci uzbrojenia terenu

Odwodnienie:

Wody opadowe zostaną odprowadzone do projektowanych wpustów deszczowych, a następnie do projektowanej kanalizacji deszczowej. Szczegóły rozwiązań projektowych zostaną przedstawione w projekcie branżowym.

Oświetlenie:

W ramach przedmiotowego zadania przewiduje się budowę oświetlenia. Szczegóły rozwiązań projektowych zostaną przedstawione w projektach branżowych.

Pozostałe sieci:

W ramach przedmiotowego zadania konieczna jest przebudowa istniejących sieci uzbrojenia terenu w tym:

- sieci elektroenergetycznej;
- sieci teletechnicznej;
- sieci wodociągowej;
- sieci gazowej.

Szczegóły rozwiązań projektowych zostaną przedstawione w projektach branżowych.

5. Konstrukcje nawierzchni

Nawierzchnia jezdni KR3 – pełna konstrukcja:

- 4 cm – warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej
- 5 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- 7 cm – podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego

- 20 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3}
- Sprowadzenie podłoża gruntowego do parametrów: wtórny moduł odkształcenia nie mniejszy niż 100 MPa z równoczesnym zapewnieniem warunku mrozoodporności

Nawierzchnia poszerzenia jezdni KR3

- 15/17 cm – kostka kamienna
- 5 cm – podsypka
- 34 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3}
- Sprowadzenie podłoża gruntowego do parametrów: wtórny moduł odkształcenia nie mniejszy niż 100 MPa z równoczesnym zapewnieniem warunku mrozoodporności

Nawierzchnia drogi dla pieszych:

- 8 cm – kostka betonowa wibroprasowana bezfazowa (szara)
- 3 cm – podsypka cem.-piask.
- 15 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3}
- Sprowadzenie podłoża gruntowego do parametrów: wtórny moduł odkształcenia nie mniejszy niż 80 MPa z równoczesnym zapewnieniem warunku mrozoodporności

Nawierzchnia zjazdów z kostki betonowej:

- 8 cm – kostka betonowa wibroprasowana bezfazowa (czerwona)
- 3 cm – podsypka cem.-piask.
- 32 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3}
- Sprowadzenie podłoża gruntowego do parametrów: wtórny moduł odkształcenia nie mniejszy niż 80 MPa z równoczesnym zapewnieniem warunku mrozoodporności

Pobocze:

- Mieszanka niezwiązana z kruszywem C_{90/3} o uziarnieniu 0/31,5mm powierzchniowo utrwalona gr. 20 cm

Krawężnik kamienny 20/30cm:

- Krawężnik kamienny 20/30cm
- Podsypka cem.-piask. gr. 5cm
- Ława bet. z oporem C12/15 (0,09m³/mb)

Krawężnik betonowy 20/30cm:

- Krawężnik betonowy 20/30cm
- Podsypka cem.-piask. gr. 5cm
- Ława bet. z oporem C12/15 (0,09m³/mb)

Obrzeże betonowe 8/30cm:

- Obrzeże betonowe 8/30cm
- Podsypka cem.-piask. gr. 3cm

- ława bet. z oporem C12/15 (0,04m³/mb)

Ściek z dwóch rzędów kostki betonowej

- 8cm – dwa rzędy kostka betonowa wibroprasowana bezfazowa
- 3 cm – podsypka cem.-piask.
- ława bet. z oporem C12/15 (0,03m³/mb)

6. Rozwiązania projektowe służące dostosowaniu infrastruktury drogowej do potrzeb osób niepełnosprawnych.

W rejonie miejsc, w których piesi będą przekraczali jezdnię należy wykonać pasy ostrzegawcze dla osób niewidomych i słabowidzących z kostki betonowej z wypustkami w kolorze kontrastowym. Krawężniki na przejściach dla pieszych oraz w miejscach przekraczania jezdni przez pieszych zaprojektowano o odkryciu 2 cm. Na łukach kostkę należy układać w taki sposób, aby wskazywała kierunek przejścia dla pieszych. Szerokości pasów ostrzegawczych w miejscach przekraczania jezdni przez pieszych założono o szerokości min. 0,60 m. Ponadto, w miejscach przekroczeń jezdni przez pieszych, należy zastosować pasy prowadzące.

7. Ochrona i zabezpieczenie drzew i krzewów rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji

Wykonywanie prac budowlanych wiąże się z zagrożeniem pojedynczych drzew, dlatego muszą one być chronione. Pień powinien być zabezpieczony przed ewentualnymi uszkodzeniami np. deskami i starymi oponami lub za pomocą deskowania związanego do drzewa powrozami w celu ochrony przed uderzeniami. Zabezpieczenie pni drzew za pomocą mat słomianych jest niewystarczające. W wyniku prac ziemnych może nastąpić uszkodzenie korzeni i redukcja systemu korzeniowego oraz odkrywanie korzeni i związane z tym przesuszenie i przemarzanie korzeni. W celu zabezpieczenia systemu korzeniowego należy:

- wszelkie prace ziemne wykonywać ręcznie,
- odsłonięte korzenie okryć matami ze słomy, tkanin workowych itp. Maty mogą być przykołkowane do ściany wykopu, powinny chronić korzenie przed mrozem lub przesuszeniem – latem należy je zwilżać.

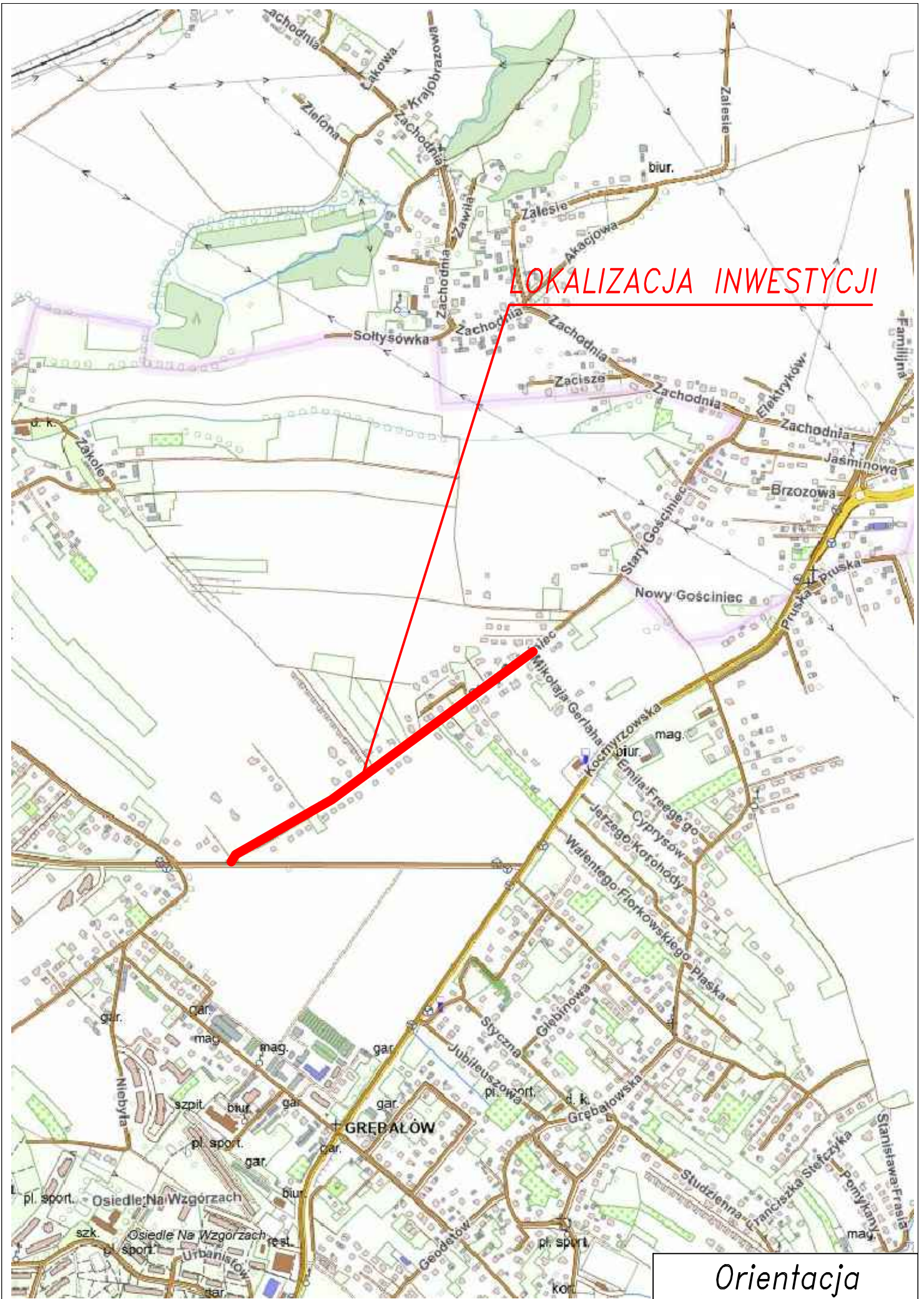
W ramach przedmiotowego zadania konieczna jest wycinka kolidującej zieleni. Szczegółowe rozwiązania dotyczące wycinki zieleni zostaną przedstawione w operacie dendrologicznym.

8. Uwagi ogólne do dokumentacji

- Wykonawca wyżej wymienionego zakresu robót, powinien zapoznać się z całością dokumentacji jednocześnie i dokonać obliczeń dla poszczególnych zakresów robót.
- Niezależnie od stopnia dokładności i precyzji dokumentów otrzymanych od Inwestora, definiującej usługę do wykonania, Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania dobrego rezultatu końcowego. W związku z tym wykonane konstrukcje nawierzchni muszą zapewnić utrzymanie założonych parametrów.

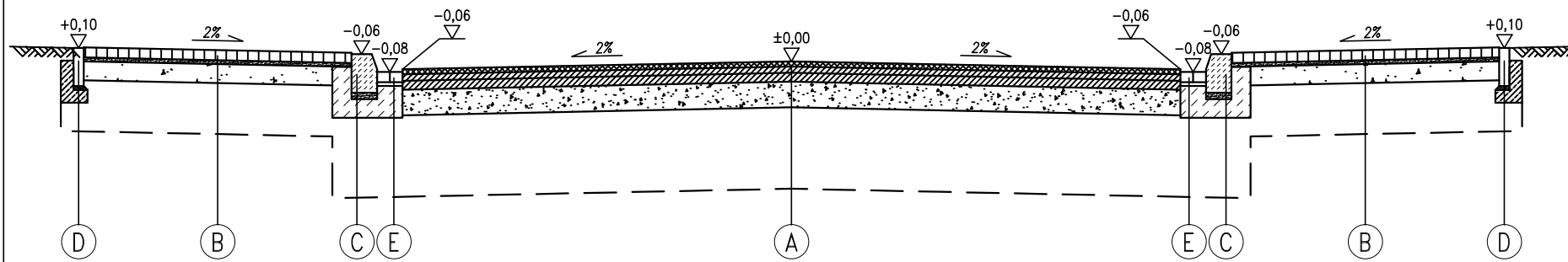
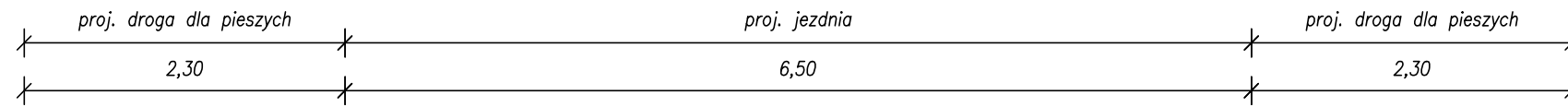
- Specyfikacje i opisy uwzględniają standard minimalny dla materiałów i konstrukcji, niezbędny do prawidłowego funkcjonowania projektowanego obiektu. Wykonawca może zaproponować alternatywne rozwiązania pod warunkiem zachowania minimalnego wymaganego standardu - do akceptacji przez Inwestora.
- Rysunki i część opisowa są dokumentami wzajemnie się uzupełniającymi. Wszystkie elementy ujęte w specyfikacji (opisie), a nie ujęte na rysunkach lub ujęte na rysunkach a nie ujęte w specyfikacji winne być traktowane tak jakby ujęte były w obu. W przypadku rozbieżności w jakimkolwiek zakresie dokumentacji należy zgłosić to projektantowi.
- Wszystkie proponowane materiały winny być dopuszczone do stosowania w budownictwie, posiadać niezbędne atesty i spełniać obowiązujące przepisy.
- **Przed przystąpieniem do robót należy sprawdzić rzędne i wymiary na budowie**
- **Przed przystąpieniem do robót należy wykonać przekopy kontrolne w celu określenia rzeczywistej głębokości posadowienia istniejących sieci uzbrojenia terenu.**
- Prace wykonywane przy istniejących sieciach uzbrojenia terenu należy wykonywać zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez Zarządców
- Wszystkie prowadzone prace w zbliżeniu do istniejących sieci uzbrojenia terenu oraz drzew (systemu korzeniowego) należy prowadzić ręcznie z należytą starannością w celu zapobiegnięcia ich uszkodzenia.
- Odkryte systemy korzeniowe drzew należy zabezpieczyć matami lub przez „obandażowanie” tkaniną.
- Całość robot powinna być wykonywana zgodnie z przepisami BHP.

LOKALIZACJA INWESTYCJI

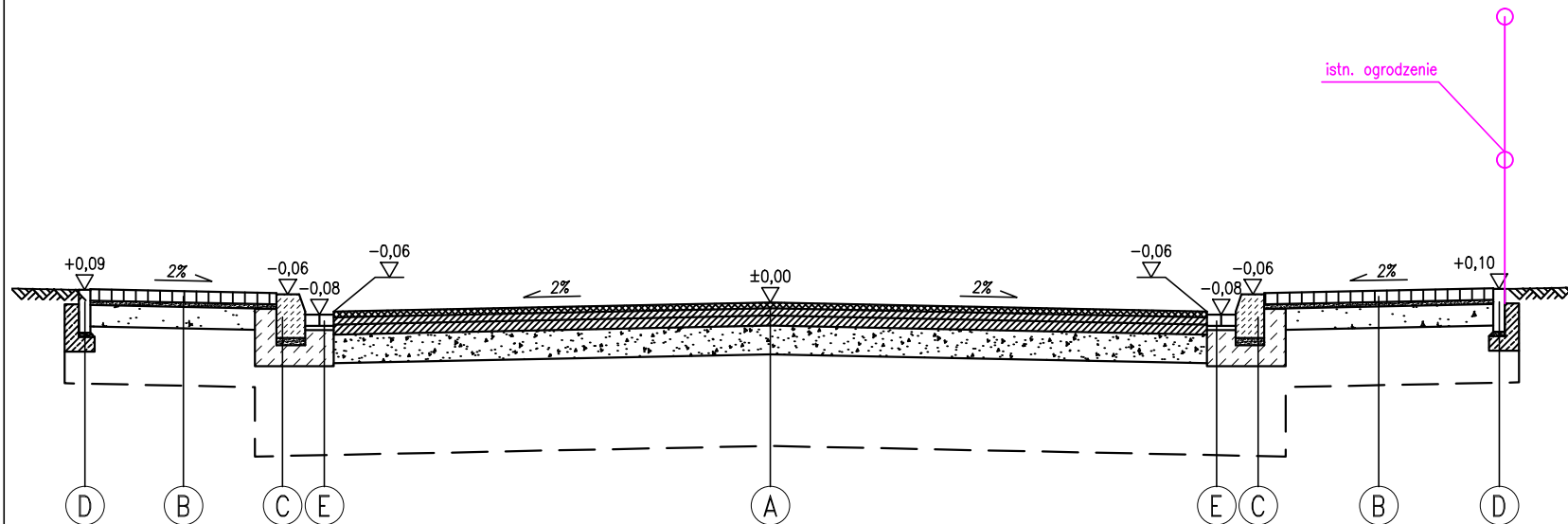
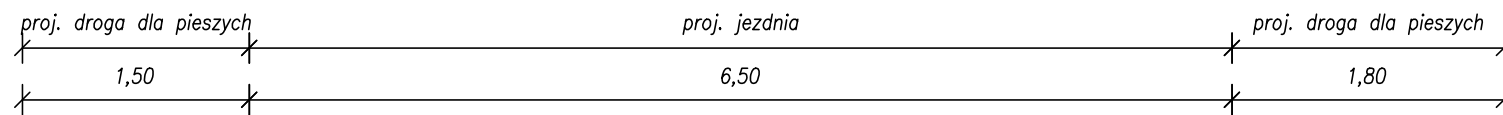


Orientacja

PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY A-A



PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY B-B



A NAWIERZCHNIA JEZDNI KR3 – pełna konstrukcja

- Warstwa scieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej gr. 4cm
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 5cm
- Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego gr. 7cm
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 gr. 20cm
- Sprawdzenie podłoża gruntowego do parametrów: wtórny moduł odkształcenia nie mniejszy niż 100 MPa z równoczesnym zapewnieniem warunku mrozoodporności

B DROGA DLA PIESZYCH

- Kostka bet. wibroprasowana bezfazowa gr. 8cm
- Podsypka cem.-piask. gr. 3cm
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 gr. 15cm
- Sprawdzenie podłoża gruntowego do parametrów: wtórny moduł odkształcenia nie mniejszy niż 80 MPa z równoczesnym zapewnieniem warunku mrozoodporności

C KRAWĘŻNIK BETONOWY 20/30

- Krawężnik betonowy 20/30
- Podsypka cem.-piask. gr. 5cm
- Ława bet. z oporem C12/15 (0,09m³/mb)

D OBRZEŻE BETONOWE 8/30

- Obrzeże betonowe 8/30 cm
- Podsypka cem.-piask. gr. 3cm
- Ława bet. C12/15 z oporem (0,04m³/mb)

E ŚCIEK PRZYKRAWĘŻNIKOWY

- Ściek przykrawężnikowy z dwóch rzędów kostki betonowej gr. 8cm
- Podsypka cem.-piask. gr. 3cm
- Ława bet. C12/15 z oporem (0,05m³/mb)

	BIURO PROJEKTÓW DROGOWYCH	Rafał Matusik BPD ul. Łagiewnicka 39, 30-417 Kraków tel./fax +48 12 264 30 63
	INWESTOR	Zarząd Dróg Miasta Krakowa

NAZWA INWESTYCJI	ROZBUDOWA ODCINKA UL. STARY GOŚCINIEC W KRAKOWIE OD UL. MORCINKA DO UL. GERLAHA
ADRES	UL. STARY GOSCINIEC W KRAKOWIE
BRANŻA	DROGOWA
TYTUŁ RYSUNKU	PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ I NAZWISKO, UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTOWAŁ	mgr inż. Rafał Matusik nr upr. MAP/0200/POOD/05	
OPRACOWAŁ	mgr inż. Jakub Łapczyński	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Tomasz Prochownik nr upr. MAP/0032/PWBD/15	

DATA	FAZA	SKALA	NR RYS.
01.2026	PAB	1:50	D/2