

# PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

## PROJEKT BRANŻY DROGOWEJ

**NAZWA  
ZAMIERZENIA  
BUDOWLANEGO** PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2236K (UL. KĄPIELOWA) W ZWIĄZKU  
Z BUDOWĄ PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH ORAZ ROZBUDOWĄ OŚWIETLENIA NA  
DZIAŁCE NR 172/1, OBRĘB 0088 P-88, JEDN.EWID. 126104\_9 PODGÓRZE,  
GMINA MIEJSKA KRAKÓW  
W RAMACH ZADANIA: "Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania  
pn. "Dobudowa oświetlenia dedykowanego na przejściach dla pieszych na ul.  
Kąpielowej"

**KATEGORIA  
OBIEKTU  
BUDOWLANEGO** XXV, XXVI

**ADRES  
INWESTYCJI** DZIAŁKA EWID. NR: 172/1,  
OBRĘB: 0088 P-88  
JEDNOSTKA EWID.: 126104\_9 PODGÓRZE  
UL. KĄPIELOWA,  
30-399 KRAKÓW  
GMINA MIEJSKA KRAKÓW

**IDENTYFIKATORY  
DZIAŁEK  
EWIDENCYJNYCH** 126104\_9.0088.172/1

**INWESTOR** GMINA MIEJSKA KRAKÓW  
ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA  
UL. CENTRALNA 53  
31-586 KRAKÓW

	PROJEKTANT	SPRAWDZAJĄCY
BRANŻA INŻYNIERYJNA DROGOWA	mgr inż. Piotr Frosztega nr upr. PDK/0057/POOD/16	mgr inż. Jarosław Śliwa nr upr. K-166/01

## Spis treści część opisowa

1.	Przedmiot i zakres opracowania .....	2
2.	Podstawa formalna projektu .....	2
3.	Podstawy merytoryczne opracowania .....	2
4.	Kategoria obiektu budowlanego .....	3
5.	Założenia przyjęte do obliczeń .....	3
6.	Opinia geotechniczna. ....	3
7.	Informacja o sposobie posadowienia obiektu .....	4
8.	Zabezpieczenia przed wpływami eksploatacji górniczej. ....	4
9.	Wytyczne wykonawcze.....	4
10.	Stan istniejący .....	5
11.	Zamierzony sposób użytkowania .....	6
12.	Układ przestrzenny oraz forma i charakterystyczne parametry obiektów budowlanych	6
12.1	Przebudowa jezdni drogi powiatowej nr 2236K (ul. Kąpielowa) .....	6
12.2	Przebudowa drogi dla pieszych (chodnika).....	6
12.3	Urządzenia budowlane związane z funkcjonowaniem drogi .....	10
12.4	Zieleń .....	11
12.5	Sieci i urządzenia uzbrojenia terenu niezwiązane z drogą, urządzenia obce .....	11
12.6	Analiza widoczności w rejonie przejścia dla pieszych .....	11
13.	Wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie .....	13

## 1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt architektoniczno-budowlany branży drogowej dla zamierzenia inwestycyjnego pn.: **PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2236K (UL. KĄPIELOWA) W ZWIĄZKU Z BUDOWĄ PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH ORAZ ROZBUDOWĄ OŚWIETLENIA NA DZIAŁCE NR 172/1, OBRĘB 0088 P-88, JEDN.EWID. 126104\_9 PODGÓRZE, GMINA MIEJSKA KRAKÓW**

W RAMACH ZADANIA: "Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. "Dobudowa oświetlenia dedykowanego na przejściach dla pieszych na ul. Kąpielowej"

### Adres inwestycji:

DZIAŁKA EWID. NR: 172/1,  
OBRĘB: 0088 P-88  
JEDNOSTKA EWID.: 126104\_9 PODGÓRZE  
UL. KĄPIELOWA,  
30-399 KRAKÓW  
GMINA MIEJSKA KRAKÓW

### Inwestorem jest:

GMINA MIEJSKA KRAKÓW -  
ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA  
UL. CENTRALNA 53  
31-586 KRAKÓW

## 2. Podstawa formalna projektu

Mapa zasadnicza sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych aktualizowana z uzbrojeniem.

## 3. Podstawy merytoryczne opracowania

- Wizje lokalne
- Podkład mapowy
- Literatura fachowa i polskie normy budowlane z zakresu objętego opracowaniem
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych – GDDKiA 2014 r.,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych;
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane;
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r o drogach publicznych;

- Standardy Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa- Zarządzenie nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r. w sprawie przyjęcia „Standardów Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa”;
- Standardy Rowerowe- Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”
- Standardy Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków wprowadzone Zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa Nr 1163/2023 z dnia 28 kwietnia 2023 r
- WR-D 41-3 „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych” – Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu;
- WR-D 41-4 „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych” – Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu;

#### 4. Kategoria obiektu budowlanego

Obiekty objęte opracowaniem zostały zakwalifikowane do kategorii, XXV, XXVI obiektów budowlanych.

#### 5. Założenia przyjęte do obliczeń

Zasadnicze obciążenia przyjęte w obliczeniach:

- obciążenie stałe: ciężar warstw nawierzchni
- obciążenie śniegiem
- obciążenie użytkowe – obciążenie pojazdami oraz ruchem pieszych
- granica przemarzania  $h=1,0$  m

#### 6. Opinia geotechniczna.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych ustalanie geotechnicznych warunków posadowiania polega na:

- 1) zaliczeniu obiektu budowlanego do odpowiedniej kategorii geotechnicznej:
  - **obiekty zaliczono do I kategorii geotechnicznej w prostych warunkach gruntowych.**
- 2) zaprojektowaniu odwodnień budowlanych:
  - **odwodnienie z istniejących powierzchni i projektowanych poprzez istniejące wpusty do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do istniejącej kanalizacji deszczowej. Projektowane**

**przedsięwzięcie nie zmienia ilości odprowadzanych wód z pasa drogowego oraz nie powoduje zmiany stosunków wodnych.**

- 3) przygotowaniu oceny przydatności gruntów stosowanych w budowlach ziemnych:  
**- grunty spełniają wymagania przydatności, brak gruntów organicznych**
- 4) zaprojektowaniu barier lub ekranów uszczelniających – **nie są wymagane**
- 5) określeniu nośności, przemieszczeń i ogólnej stateczności podłoża gruntowego  
**– grunty spełniają wymagania nośności, obiekt znajduje się poza terenem aktywnych osuwisk**
- 6) ustaleniu wzajemnego oddziaływania obiektu budowlanego i podłoża gruntowego w różnych fazach budowy i eksploatacji, a także wzajemnego oddziaływania obiektu budowlanego z obiektami sąsiadującymi:  
**- elementy nie oddziałują na inne objekty.**
- 7) ocenie stateczności zboczy, skarp wykopów i nasypów  
**Wykopy podczas realizacji robót nie będą przekraczały 1,20m głębokości.**
- 8) wyborze metody wzmocnienia podłoża gruntowego i stabilizacji zboczy, skarp wykopów i nasypów  
**– nie projektuje się wzmocnień podłoża gruntowego**
- 9) ocenie wzajemnego oddziaływania wód gruntowych i obiektu budowlanego  
**– brak oddziaływania – brak wody gruntowej nawiercanej**
- 10) ocenie stopnia zanieczyszczenia podłoża gruntowego i doboru metody oczyszczania gruntów. – **nie dotyczy**

## **7. Informacja o sposobie posadowienia obiektu**

Obiekt zostanie posadowiony bezpośrednio w gruncie na projektowanych warstwach podbudowy. Słupy oświetlenia osadzone zostaną w gruncie na fundamentach prefabrykowanych. Warstwy konstrukcji nawierzchni zgodnie z dalszymi punktami opisu.

## **8. Zabezpieczenia przed wpływami eksploatacji górniczej.**

Obiekt nie znajduje się w rejonie oddziaływania eksploatacji górniczej.

## **9. Wytyczne wykonawcze**

Organizacja i etapowanie robót na budowie a w szczególności etapowanie prac polegających na budowie obiektów dla dróg oraz związana z nią czasowa organizacja ruchu (uzgodnienia) oraz przełożenia ruchu leżą po stronie Wykonawcy.

Na Wykonawcy spoczywa też obowiązek organizacji budowy oraz sposobu prowadzenia robót z uwzględnieniem:

- roboty ziemne wykonywać w okresach suchych, bezopadowych.
- place budowy i ich zaplecza oraz drogi techniczne zorganizowane powinny być w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego

powierzchni a po zakończeniu prac teren powinien zostać przywrócony do stanu pierwotnego

- należy z należytą starannością zabezpieczyć powierzchnię ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami wynikającymi z tankowania maszyn roboczych, zbiorniki z olejem magazynować pod zamykaną wiatą, zabezpieczyć materiały do budowy drogi, okresowo wyścielić materiałami izolacyjnymi terenowe stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych
- zdjętą warstwę gleby z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i ponownie wykorzystać
- odpady, a w szczególności niebezpieczne należy składować i segregować oraz przekazać uprawnionemu odbiorcy
- zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty

## 10. Stan istniejący

Obszar objęty opracowaniem zlokalizowany jest w południowej części miasta Krakowa w dzielnicy X Swoszowice, obejmuje drogę powiatową nr 2236K (ul. Kąpielowa). Teren objęty jest MPZP - *Uchwała Nr XII/130/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2011 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Swoszowice Uzdrowisko”*.

Teren na mapie MPZP oznaczony jest jako:

- 1KDL – tereny ulic lokalnych (klasy L)

W stanie istniejącym droga powiatowa nr 2236K (ul. Kąpielowa), w rejonie objętym opracowaniem jest drogą dwukierunkową, jednojezdniową. Posiada jezdnię o nawierzchni utwardzonej asfaltowej o szerokości 7,00. Na odcinku objętym opracowaniem, nawierzchnia jezdni jest ograniczona z obu stron krawężnikiem betonowym oraz chodnikiem o nawierzchni z betonowej kostki brukowej fazowanej typu Behaton koloru szarego. Wzdłuż ulicy, po obu stronach, zlokalizowana jest zabudowa, budownictwo jednorodzinne. W stanie istniejącym w pasie drogowym występuje uzbrojenie terenu – infrastruktura podziemna: sieć kanalizacji deszczowej oraz sanitarnej, sieć wodociągowa, sieć gazowa, sieć oświetlenia oraz sieć elektroenergetyczna i telekomunikacyjna.

W stanie istniejącym zgodnie z obowiązującą stałą organizacją ruchu, ul. Kąpielowa jest ulicą na, której odbywa się ruch dwukierunkowy. W obrębie inwestycji brak wyznaczonych przejść dla pieszych. Najbliższe przejście znajduje się w obrębie przystanków „Wilga”. Na ulicy obowiązuje teren zabudowany 50km/h.



*Fot. 1 Istniejące zagospodarowanie terenu. Widok na lokalizację planowanego przejścia dla pieszych*

## **11. Zamierzony sposób użytkowania**

Teren objęty opracowaniem przeznaczony pod objekty przestrzeni publicznej jakim są np. drogi publiczne. Projektuje się przebudowę drogi powiatowej nr 2236K (ul. Kąpielowa) polegającej na budowie przejścia dla pieszych wraz z oświetleniem dedykowanym dla przejść dla pieszych. Nie zmienia się sposób użytkowania obiektu, ani terenu.

## **12. Układ przestrzenny oraz forma i charakterystyczne parametry obiektów budowlanych**

### **12.1 Przebudowa jezdni drogi powiatowej nr 2236K (ul. Kąpielowa)**

W ramach przedmiotowej inwestycji planuje się przebudowę drogi powiatowej nr 2236K (ul. Kąpielowa) polegającej na budowie przejścia dla pieszych. Istniejąca nawierzchnia i konstrukcja jezdni drogi pozostaje bez zmian. Nie projektuje się zmiany szerokości jezdni, niwelety oraz pochyleń podłużnych i poprzecznych. W ramach przebudowy jezdni zostanie wykonane odtworzenie warstwy ścieralnej (po uprzednim frezowaniu) pasa szerokości 1,0m od istn. krawężników. Na jezdni zostaną wymalowane pasy przejścia dla pieszych związane z nową organizacją ruchu.

### **12.2 Przebudowa drogi dla pieszych (chodnika)**

Na wysokości projektowanego przejścia dla pieszych, projektuje się przebudowę istniejącego chodnika (element drogi dla pieszych) w celu dostosowania istniejącej niwelety

chodnika do projektowanego obniżenia krawężnika. Istniejące/projektowane szerokości chodnika:

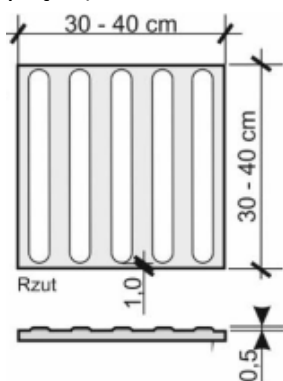
- Od strony północnej 2,08 m tj. pas buforowy (skrajnia) o szer. 0,50m oraz chodnik o szer. 1,50 m i obrzeże 0,08 m. W związku z wystarczającymi parametrami technicznymi, nie projektuje się zmiany szerokości.
- Od strony południowej 2,08 m tj. pas buforowy (skrajnia) o szer. 0,50m oraz chodnik o szer. 1,50 m i obrzeże 0,08 m. W związku z wystarczającymi parametrami technicznymi, nie projektuje się zmiany szerokości.

Istniejące ograniczenie chodnika od strony zieleńca za pomocą obrzeża betonowego, pozostaje bez zmian. Projektowany przebudowywany chodnik będzie ograniczony od strony jezdni w rejonie przejścia dla pieszych za pomocą krawężników betonowych 20x30cm wyniesionych +2cm. Nawierzchnia chodnika bez zmian (betonowa kostka brukowa fazowana typu Behaton, kolor szary). Na powierzchniach istniejących zostanie użyta istniejąca kostka z demontażu, na zakresie poszerzenie ułożona zostanie nowa kostka, identyczna jak istniejąca.

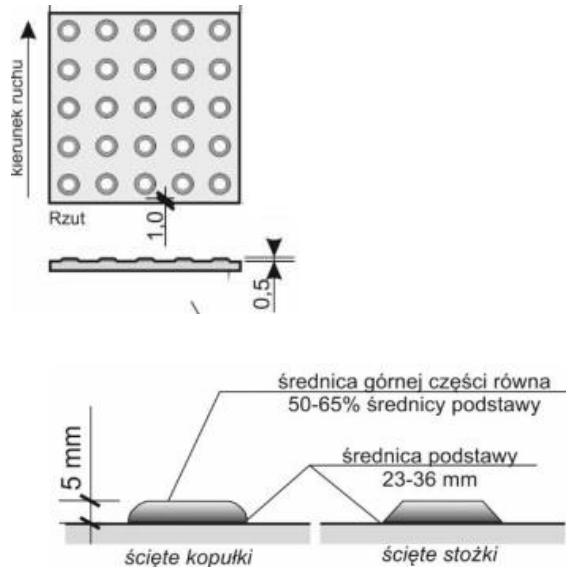
Projektuje się dowiązanie przebudowywanego chodnika do istniejących chodników. Projektowane połączenie nawierzchni „na zero” bez uskoków, krawężników i/lub obrzeży. Zakres dostosowania wysokościowe wzdłuż ulicy (drogi dla pieszych) zaprojektowano na długości 2,0m (dwa skośne krawężniki). Przy obniżeniu o ok. 10 cm daje to dość łagodne połączenie w postaci spadku 5%. Spadki poprzeczne bez zmian – 2%. W ciągu ulicy projektuje się przejście dla pieszych o szerokości 4,00m i długości 7,00m.

Projektowane przejście dla pieszych będą wyposażone po obu stronach jezdni w pasy medialne dla osób z dysfunkcją wzroku (stosować materiały zgodnie z: „Standardy Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków” ):

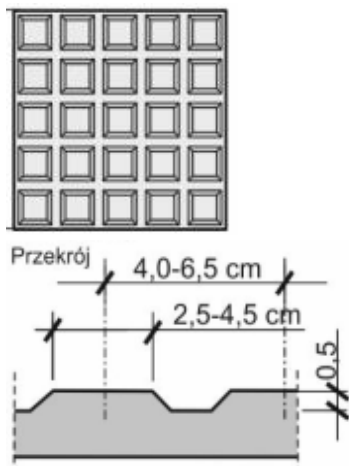
- Pasy (płyty) prowadzące – pasy o szerokości 0,4 m złożony z płytek prowadzących o wym. 40x40 cm barwy białej, składające z podłużnych rowków lub linii używanych do tworzenia ścieżek prowadzących osobę z dysfunkcją wzroku po trasie wolnej od przeszkód. Typ faktury „A” (wyniesione wałki lub prążki). Wykonane z płytek polimerowo-betonowych lub betonowych. Po obu stronach pasa prowadzącego należy zachować przestrzeń wolną od przeszkód, wynikającą ze skrajni pasa ruchu dla pieszych o szerokości wynoszącej co najmniej 0,8 m, licząc od środka pasa prowadzącego z faktury A (zalecana A1 wyniesione prążki),



- Pas (płyty) ostrzegawcze – pas o szerokości 0,6 m złożony z płytek ostrzegawczych z guzkami (typ B1 "ścięte kopytki" lub B2 "ścięte stożki") barwy żółtej (np. RAL 1018 lub inny równoważny), który ostrzega osoby z dysfunkcją wzroku o potencjalnych niebezpieczeństwach tj. w miejscu przecięcia jezdni drogi. Wykonane z płytek polimerowo-betonowych, lub betonowych. Pas zlokalizowany 50 cm od krawędzi jezdni/chodnika.



- Pole uwagi – kwadrat o boku 0,6 m z płytek z guzkami o wym. barwy żółtej, które informują osoby z dysfunkcją wzroku o rozwidleniu ścieżki prowadzącej. Wykonane z płytek polimerowo-betonowych. Typ faktury C2.



Kontrast barwny oznaczeń fakturowych należy stosować o wartościach:

- minimum 50% dla oznaczeń faktur kierunkowych (typ A),
- minimum 70% dla oznaczeń faktur bezpieczeństwa (typ B),
- minimum 30% dla oznaczeń dla powierzchni uwagi (typ C).

Guzki na płytce guzkowej powinny mieć kształt ściętych stożków lub kopył, mieć średnicę górnej powierzchni stożków lub kopył pomiędzy 15 a 25mm, mieć średnicę podstawy stożków

lub kopuł pomiędzy 25 a 35mm, mieć wysokość pomiędzy 4 a 5 mm i być zaprojektowane jako siatka równoległych lub skośnych elementów,

Wypustki ścieżki prowadzącej powinny mieć kształt podłużnych, ułożonych równolegle wypustek o przekroju trapezu równoramiennego, powinny mieć wysokość pomiędzy 4 a 5mm, szerokość górnej powierzchni wypustki powinna wynosić pomiędzy 10 a 20mm, szerokość podstawy wypustki powinna wynosić pomiędzy 20 a 30mm, odległość pomiędzy wypustkami liczona pomiędzy osiami wypustek powinna wynosić pomiędzy 30 a 50mm, ścięcia wypustek na końcach płyt powinny być wykonane pod kątem 45 stopni.

**Konstrukcje nawierzchni przyjęto następująco:**

Konstrukcję warstw nawierzchni zaprojektowano w oparciu o dane ruchowe, warunki gruntowe oraz analizę wytrzymałościową różnych rodzajów materiałów jakie mogą być użyte do ich budowy w oparciu o metodę mechanistyczną wykorzystującą teorię układów warstwowych.

**Przyjęta kategoria ruchu: KR3 dla drogi oraz KR1 dla chodników.**

**Konstrukcja nawierzchni chodnika (dostosowanie wysokościowe niwelety chodnika do obniżenia krawężnika) – (Typ „N1”)**

- Kostka brukowa betonowa Behaton (kolor szary) jak istn. z demontażu	<b>gr. 8 cm</b>
- Podesypka cementowo-piaskowa zagęszczona 1:4	<b>gr. 4 cm</b>
- Istniejąca konstrukcja podbudowy z kruszywa	-
<b>RAZEM:</b>	<b>12 cm</b>

**Konstrukcja frezowania nawierzchni jezdni w rejonie krawężników – (Typ „N2”)**

- Warstwa ściernalna z AC 11 S 50/70	<b>gr. 4 cm</b>
- Geosiatka szklana 100/100 kN	-
- Skropienie emulsją szybkorozpadową C69B3U (wg PN-EN 13808)	-
- Istniejąca warstwa wiążąca	-
- Istniejące warstwy podbudowy z kruszywa	-
<b>RAZEM:</b>	<b>4 cm</b>

**Konstrukcja poszerzenia nawierzchni chodnika – (Typ „N3”)**

- Kostka brukowa betonowa typu Behaton jak istn. (kolor szary )	<b>gr. 8 cm</b>
- podsyпка cementowo - piaskowa 1:4	<b>gr. 4 cm</b>
- podbudowa zasadnicza z kruszywa stab. mech. 0/31,5mm	<b>gr. 10 cm</b>
- podbudowa pomocnicza z kruszywa stab. mech. 0/63mm	<b>gr. 20 cm</b>
<b>RAZEM:</b>	<b>40 cm</b>

### 12.3 Urządzenia budowlane związane z funkcjonowaniem drogi

- **Rozbudowa sieci oświetlenia ulicznego**

Zaprojektowano rozbudowę istniejącego oświetlenia w zakresie budowy dedykowanego oświetlenia przejścia dla pieszych. Projektuje się budowę dwóch słupów oświetleniowych stalowych ocynkowanych z oprawą typu LED. Podpięcie do istniejącego obwodu oświetlenia miejskiego.

Projektowane słupy zamontować na fundamencie prefabrykowanym betonowym (dobór zgodnie z katalogiem producenta słupów) i wyposażyć w nowe przewody oraz tablicę bezpieczników. Słup oznaczony jako II/37 posadzić na fundamencie głębokim, min., 0,50 m poniżej sieci wodociągowej. Sieć zostanie uziemiona. Uziemienie wykonać za pomocą płaskownika FeZn 40x3 zakopanego w ziemi na głębokości co najmniej 60cm. Rezystancja uziemienia nie powinna przekroczyć 10ohm. Linie kablową układać na głębokości 0,5-0,7 m (głębokość dostosować do istn. i projektowanego uzbrojenia, zachować odległość 0,20 m od krawędzi przewodów kanalizacji, deszczowej, wodociągu, teletechniki) w rowie kablowym na warstwie piasku o grubości 0,1 m i przykryty taką samą warstwą. Na podsypkę z piasku nasypać warstwę gruntu rodzimego o grubości 0,15 m i na to ułożyć folię niebieską poliuretanową. Odległość folii od kabla powinna wynosić co najmniej 0,25 m. Następnie zasypać wykop gruntem rodzimym. Po wykonaniu prac doprowadzić powierzchnię do stanu pierwotnego. Kable na całej długości układać w rurze ochronnej karbowanej typu HDPE 75/60 a pod drogami dodatkowo w rurach sztywnych przepustowych RHDPE 110/6,3. Pod jezdnią wykonać przewiert sterowany/przecisk.

- **Odwodnienie**

W obrębie planowanej inwestycji w ciągu jezdni zlokalizowana jest kanalizacja deszczowa kd400. Odwodnienie projektowanego zagospodarowania terenu będzie możliwe poprzez wykonanie odpowiednich spadków podłużnych oraz poprzecznych. Zaprojektowane zostały pochylenia podłużne przebudowanego chodnika umożliwiające grawitacyjny spływ wody opadowej do istniejących wpustów wodościekowych. W związku z projektowanym odwodnieniem inwestycji, nie zostaną zalane działki sąsiednie.

- **Budowa kanału technologicznego**

Zgodnie z Ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. (t. jedn. Dz. U. 2022 poz. 1693), na podstawie art. 39 ust. 6ba pkt. 3 i 4:

Obowiązek, o którym mowa w ust. 6, nie dotyczy

[...] 3) budowy lub przebudowy drogi, jeżeli roboty budowlane obejmują wyłącznie obiekty lub urządzenia wyposażenia technicznego drogi, w szczególności: przejścia dla pieszych,

przejazdy dla rowerzystów, zatoki przystankowe, perony przystankowe, stanowiska postojowe lub urządzenia do oświetlenia drogi, lub  
[...] 4) budowy lub przebudowy drogi o długości do 1000 metrów, jeżeli są spełnione łącznie następujące warunki:

- a) projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron,
- b) w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego kanału technologicznego zgodnie z uchwałą budżetową jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnią prognozą finansową jednostki samorządu terytorialnego, programem wieloletnim wydanym na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych lub planami, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2, [...]

Mając na uwadze powyższe przepisy oraz opinię od ZDMK, pismo znak: UI.5304.166.2024 z dnia 26.03.2025 r., nie projektuje się kanału technologicznego w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia.

#### 12.4 Zieleń

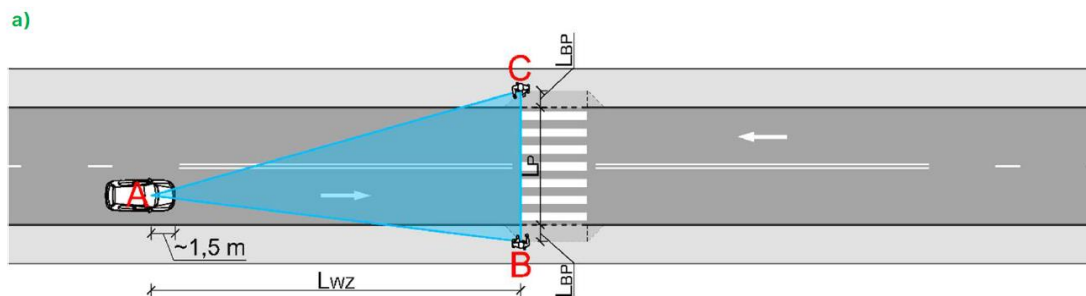
Projektowana inwestycja nie koliduje z istniejącymi drzewami i krzewami. W ramach uporządkowania po wykonaniu robót, projektuje się ewentualnie nawiezienie warstwy ziemi urodzajnej z humusem.

#### 12.5 Sieci i urządzenia uzbrojenia terenu niezwiązane z drogą, urządzenia obce

Nie projektuje się przebudowy, ani budowy nowych sieci uzbrojenia terenu. Istniejące uzbrojenie zlokalizowane w zakresie inwestycji, w pasie drogowym pozostaje bez zmian.

#### 12.6 Analiza widoczności w rejonie przejścia dla pieszych

Zgodnie z WR-D 41-3 „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych”, wykonano analizę widoczności pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem na projektowanym przejściu dla pieszych w ciągu ul. Kąpielowej. Zgodnie z pkt. 9.2.1 WR-D 41-3 przyjęto następujące pole widoczności na projektowanym przejściu:



Fot. 3 Pole widoczności pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem na przejściu dla pieszych  
a) zwykłym

Widoczność pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem

Punkt obserwacji kierującego pojazdem A przyjmuje się w osi pasa ruchu w odległości 1,50 m od przodu pojazdu. Szerokość pasa bezpieczeństwa wchodzącego na jezdnię lub ją opuszczającego  $L_{BP}$  przyjmuje się 1,0 m od krawędzi jezdni. Odległość widoczności na zatrzymanie pojazdu przed przejściem dla pieszych  $L_{WZ}$  to odległość potrzebna do zapewnienia czasu dla kierującego pojazdem niezbędnego do:

- Rozpoznania (percepcji) czy na przejściu dla pieszych lub w strefie oczekiwania nie znajduje się pieszy
- Podjęcia decyzji o dalszej jeździe albo zatrzymaniu pojazdu
- Wykonania ewentualnego manewru hamowania i zatrzymania pojazdu przed przejściem dla pieszych

Odległość widoczności na zatrzymanie pojazdu samochodowego lub motocykla przed przejściem dla pieszych  $L_{WZ}$  oblicza się według wzoru:

$$L_{WZ} = \frac{T_{RK} \cdot V_{od}}{3,6} + \frac{V_{od}^2}{26 \cdot (d \pm 0,1 \cdot i)} + 1,5 \quad (9.2.1.1)$$

gdzie:

$L_{WZ}$  – minimalna odległość widoczności na zatrzymanie [m], wartości obliczone ze wzoru należy zaokrąglić w górę do jednego metra,

$T_{RK}$  – czas percepcji i reakcji kierującego pojazdem [s],

$V_{od}$  – prędkość pojazdów na odcinku dojazdowym do przejścia dla pieszych [km/h],

$d$  – opóźnienie pojazdu w czasie hamowania [ $m/s^2$ ],

$i$  – średnie pochylenie podłużne pasa ruchu na długości  $L_{WZ}$  [%].

Przyjęte dane obliczeniowe (wariant 1 oraz wariant 2):

- $T_{RK} = 2,0$  [s]
- $d = 3,6$   $m/s^2$
- $V_{dop} = 50$  km/h (przyjęto dopuszczalną prędkość na drodze 50 km/h, zgodną z istniejącym projektowanym oznakowaniem pionowym)
- $W_V = 1,15$  (droga z pierwszeństwem przejazdu w terenie zabudowanym)
- $V_{od} = V_{dop} \cdot W_V = 57,5$  km/h (przyjęto dopuszczalną prędkość na drodze 50 km/h, zgodną z istniejącym projektowanym oznakowaniem pionowym. Wartość została przemnożona przez współczynnik  $W_V = 1,15$ )

Średnie pochylenie podłużne pasa ruchu na długości  $L_{WZ}$

- $i \rightarrow 3,2\%$  (strona zachodnia)
- $i \rightarrow 3,2\%$  (strona wschodnia)

Minimalne odległość widoczności na zatrzymanie [m] obliczone ze wzoru:

$L_{W1} = 50$ m (strona zachodnia)

$L_{W2} = 43$ m (strona wschodnia)

Obliczona wartość  $L_{WZ1}$  wynosi 50,0 m oraz  $L_{WZ2}$  wynosi 43,0 m . Zgodnie z rysunkiem DB.03 (, zapewniono odpowiednią widoczność pieszego z punktu widzenia kierującego pojazdem na projektowanym przejściu dla pieszych (brak fizycznych przeszkód powodujących ograniczenie widoczności).

### **13. Wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie**

#### **a. Zapotrzebowanie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków i wód opadowych.**

Inwestycja nie wymaga zapotrzebowania na wodę użytkową. Odprowadzenie wód opadowych lub roztopowych w sposób zgodny ze stanem istniejącym na teren inwestora, wody odprowadzone istniejącymi ściekami przykrawężnikowymi do istniejących wpustów. Odbiornikiem jest istniejąca kanalizacja deszczowa zlokalizowana w pasie drogowym. Ze względu na znikome zwiększeni powierzchni utwardzenia terenu (poszerzenie o 0,50 m na 5,0m), kanalizacja deszczowa w stanie istniejącym jest odpowiednia co do możliwości odbioru z powyższego zakresu.

#### **b. Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się.**

Nie dotyczy.

#### **c. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów**

W przypadku analizowanego zamierzenia gospodarka odpadami powinna być realizowana na każdym etapie inwestycji.

##### Faza realizacji

W tej fazie, zagospodarowaniem odpadów powinien zająć się wytwórca odpadów, czyli firmy wykonujące prace budowlane.

Przewiduje się, iż w czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną głównie odpady z grupy 17 włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych, w tym odpady o kodzie:

- 17 05 04 – gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03.
- 17 01 01 - odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów

Zgodnie z art. 18 ust. 1 Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013r., poz. 21 z późn. zm.) odpady te powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi.

Wszystkie odpady powinny podlegać sortowaniu, celem ich odzysku i tylko nie nadające się do powtórnego wykorzystania zostaną skierowane na składowisko (reszta – okresowo

magazynowana). Odpady nie nadające się do odzyskania powinny zostać wywiezione na wysypisko.

Ponadto, przewiduje się, iż na zapleczach budowy też będą powstawały odpady, jak np. nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne - opakowania po napojach, artykułach spożywczych itp. (kod 20 03 01), - przewidywana ilość 7kg / pracownika / tydzień

Odpady komunalne odbierane powinny być sukcesywnie przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo na podstawie indywidualnej umowy.

Odpady opakowaniowe (m.in. różnego rodzaju pojemniki) powstałe na etapie budowy powinny zostać zagospodarowane zgodnie z Ustawą z dnia 13 czerwca 2013r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz.U. 2013 poz. 888 z późn. zm.).

#### Faza eksploatacji

Inwestycja nie będzie produkowała odpadów.

#### **d. Właściwości akustyczne oraz emisja drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń**

W trakcie inwestycji mogą pojawić się uciążliwości akustyczne związane z prowadzeniem prac budowlanych z użyciem urządzeń mechanicznych. Jest to związane z wykonaniem robót oraz zastosowaniem sprzętu (pojazdów ciężarowych, sprzętu podręcznego). W ciągu realizacji inwestycji rodzaje maszyn będą się zmieniały w zależności od wykonywanych elementów przedsięwzięcia. Ich zminimalizowanie będzie polegało na odpowiedniej organizacji robót, przeprowadzaniu robót w porze dziennej oraz możliwie krótkim okresie trwania budowy. Można jedynie zalecić na etapie wykonywania prac budowlanych następujące środki techniczno-organizacyjne:

- unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu mechanicznego,
- stosowanie wyłącznie do prac budowlanych maszyn i urządzeń w dobrym stanie technicznym,
- eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym.

Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja hałasu skończy się wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych i można ją uznać za pomijalną. Inwestycja nie będzie generowała pola jonizującego i elektromagnetycznego.

#### **e. Wpływ obiektu na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi w tym glebę, wody podziemne i powierzchniowe.**

Nie projektuje się wycinki istniejących drzew. Dla ograniczenia ewentualnych negatywnych wpływów środowiskowych inwestycji przewiduje się również zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety. Przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na terenie inwestycji w trakcie wykonywania robót, polegać będzie na stosowaniu urządzeń oraz maszyn w należytym stanie technicznym.

	PROJEKTANT	SPRAWDZAJĄCY
BRANŻA INŻYNIERYJNA DROGOWA	mgr inż. Piotr Frosztęga nr upr. PDK/0057/POOD/16	mgr inż. Jarosław Śliwa nr upr. K-166/01



**LOKALIZACJA  
INWESTYCJI**

**LEGENDA:**



Projektowana lokalizacja budowy przejścia dla pieszych na ul. Kąpielowej

BIURO PROJEKTOWE :

**FDELITA** sp. z o.o.

Ul. Aleksandra Fredry 4F/14, 30-605 Kraków



	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPR.	PODPIS:
PROJEKTANT:	mgr inż. Piotr Frosztęga	PDK/0057/POOD/16	
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Jarosław Śliwa	K-166/01	

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:

**PRZEBUDOWA DRÓGI POWIATOWEJ NR 2236K (UL. KĄPIELOWA)  
W ZWIĄZKU Z BUDOWĄ PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH ORAZ  
ROZBUDOWĄ OŚWIETLENIA NA DZIAŁCE NR 172/1, OBRĘB 0088  
P-88, JEDN.EWID. 126104\_9 PODGÓRZE, GMINA MIEJSKA  
KRAKÓW  
W RAMACH ZADANIA: "Opracowanie dokumentacji projektowej  
dla zadania pn. "Dobudowa oświetlenia dedykowanego na  
przejściach dla pieszych na ul. Kąpielowej"**

INWESTOR:  
INVESTOR: **GMINA MIEJSKA KRAKÓW-  
ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA  
UL. CENTRALNA 53  
31-586 KRAKÓW**

BRANŻA: BRANCH:	DROGOWA	FAZA: STAGE:	PAB	DATA / DATE:	24.02.2026 r.
--------------------	---------	-----------------	-----	--------------	---------------

NAZWA RYSUNKU: DRAWING NAME:	SKALA: SCALE:	NR PROJEKTU: PROJECT No:
PLANSZA ORIENTACYJNA	1:5 000	

NUMER RYSUNKU:  
DRAWING No:  
**DB-00**

# MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH

Jednostka ewidencyjna: [126104\_9] Podgórze

Obreb: 0088 P-88, 0090 P-90

Dz. ewid.: 174/1, 174/2, 175/1, 175/2, **Geo /// Projekt**

Kąpielowa

Skala 1:500

Sekcja: 7.124.11.22.2.4, 7.124.11.22.4.2,

7.124.11.23.1.3, 7.124.11.23.3.1

ID pracy: GD-13.6640.4865.2024

UKŁAD WSP. PL-2000

UKŁAD WYSOKOŚCI - PL-EVRF2007-NH

UWAGA:

- granic działek ewid. wg wektorowej mapy ewidencyjnej
- niniejsza mapa może służyć do projektowania budynków usytuowanych w odległości równej bądź mniejszej 4.0 m oraz innych obiektów budowlanych usytuowanych w odległości równej bądź mniejszej niż 3.0 m od granic działek 174/1, 174/2, 175/1, 175/2
- Pozostałe granice nie były badane.
- nie wykonano badania KW
- nie wyklucza się istnienia w terenie innych nie wykazanych na niniejszej mapie urządzeń podziemnych, które nie zostały zgłoszone do inwentaryzacji.

Stan na dzień 10.06.2024r.

Wykonał: 20.06.2024r.

**GEODETA UPRAWNIONY**  
Upr. Zawod. w Dzielz. Geodezji i Kartografii  
Nr 20155

**inż. Marcin Kolasa**

ZAKŁAD USŁUG GEODEZYJNO-KARTOGRAFICZNYCH  
inż. Marcin Kolasa  
30-363 Kraków, ul. Rzemieślnicza 1/514  
tel. 0-604-236-780 e-mail: marcin\_kolasa@interia.pl  
NIP 735922742220 REGON 120240783

Poświadczam, że niniejszy dokument został opracowany w wyniku prac geodezyjnych i kartograficznych, których rezultaty zawiera operat techniczny pozytywnie zweryfikowany. Jednocześnie informuję, że jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

Identyfikator zgłoszenia prac geodezyjnych	GD-13.6640.4865.2024
Organ służby geodezyjnej, który otrzymał zgłoszenie	PREZYDENT MIASTA KRAKOWA
Wykonawca prac geodezyjnych	Zakład Usług Geodezyjno-Kartograficznych "GEOPROJEKT" Inż. Marcin Kolasa 30-363 Kraków, ul. Rzemieślnicza 1/514 tel. 604-236-780 NIP 735-227-42-20
Nr oraz data sporządzenie dokumentu zawierającego wynik pozytywnej weryfikacji	GD-13.6640.4865.2024_1_p1 27.06.2024 r.
Imię i nazwisko oraz nr uprawnień zawodowych kierownika prac	<b>GEODETA UPRAWNIONY</b> Upr. Zawod. w Dzielz. Geodezji i Kartografii Nr 20155 <b>inż. Marcin Kolasa</b>

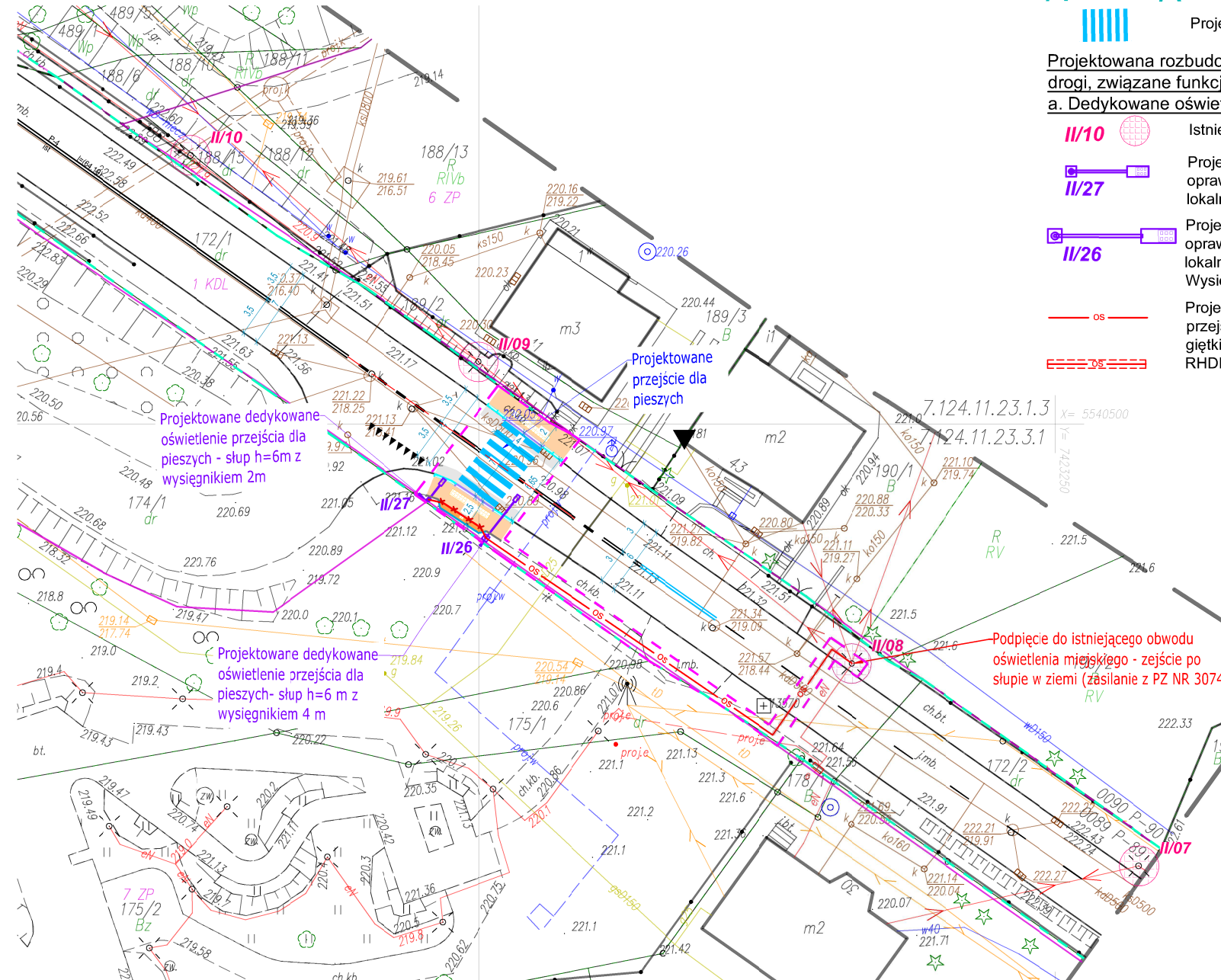
## LEGENDA:

- Zakres opracowania inwestycji, obszar oddziaływania obiektów
- Istniejąca granica pasa drogowego drogi powiatowej nr 2236K (ul. Kąpielowa)
- 1. Przebudowa dróg publicznych - art.29 ust.3 pkt.1d) Ustawy PB
- Istniejąca oś jezdni drogi
- Projektowany krawężnik betonowy 20x30cm skośny (dowiązanie)
- Projektowany krawężnik betonowy 20x30cm wyniesiony +2cm
- Projektowane obrzeże betonowe 8x30cm
- Istniejące obrzeże betonowe pozostające bez zmian
- Projektowane odtworzenie nawierzchni jezdni bitumicznej - wzdłuż krawężników = frezowanie nawierzchni warstwy ścieralnej do szer. 1,00m i wykonanie nowej warstwy ścieralnej
- Projektowane dostosowanie niwelety istniejącej drogi dla pieszych (chodnika) do projektowanego obniżenia krawężnika na wysokości projektowanego przejścia dla pieszych. Nawierzchnia chodnika bez zmian (betonowa kostka brukowa typu Behaton, kolor szary). Projektowana wymiana na betonową kostkę brukową bez fazy, kolor szary)
- Projektowane poszerzenie drogi dla pieszych (chodnika). Projektowana nawierzchnia z betonowej kostki brukowej typu Behaton bez fazy, kolor szary)
- Projektowane rozbiórka/demontaż obrzeży
- Projektowany pas ostrzegawczy o szer. 0,60 m z betonowych płytek chodnikowych z wypustkami (faktura typ B), barwy żółtej (RAL 1018).
- Projektowany pas prowadzący o szer. 0,4m z betonowych płytek chodnikowych z rowkami (faktura typ A), kolor biały (RAL 9003).
- Projektowane pole uwagi- kwadrat o wym. 0,4x0,4m. Nawierzchnia z betonowych płytek chodnikowych z guzkami (faktura typ C2), barwy żółtej (RAL 1023).
- Projektowany przekrój konstrukcyjny
- Projektowana lokalizacja przejścia dla pieszych

Projektowana rozbudowa sieci oświetlenia ulicznego (urządzenie budowlane drogi, związane funkcjonalnie z drogą)

a. Dedykowane oświetlenie przejścia dla pieszych

- II/10** Istniejące oświetlenie uliczne, latarnie/słupy z oprawami sodowymi, zasilane z PZ3074
- II/27** Projektowany słup h=6 m stalowy ocynkowany z wysięgnikiem 2 m (ozn. II/27), z oprawą dedykowaną typu LED o rozsyłe asymetrycznym, wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem stosowanym przez ZDMK zasilane z PZ3074.
- II/26** Projektowany słup h=6 m stalowy ocynkowany z wysięgnikiem 4 m (ozn. II/26), z oprawą dedykowaną typu LED o rozsyłe asymetrycznym, wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem stosowanym przez ZDMK zasilane z PZ3074. Wysięgnik na drugą stronę jezdni.
- Projektowana linia kablowa zasilająca projektowane dedykowane oświetlenie przejścia dla pieszych. Przewód YKXs 5x16mm<sup>2</sup> w rurze ochronnej karbowanej giętkiej HDPE 75 mm, pod jezdnią dodatkowo w przepuście z rury sztywnej RHDPEP min.110 mm (przewiert sterowany) - zasilane z PZ3074.

















BIURO PROJEKTOWE:		
<b>FDELITA</b> sp. z o.o. Ul. Aleksandra Fredry 4F/14, 30-605 Kraków		
PROJEKTANT:	IMIE I NAZWISKO	NR UPR.
SPRAWDZAJĄCY:	IMIE I NAZWISKO	NR UPR.
NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:		
<b>PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2236K (UL. KĄPIELOWA) W ZWIĄZKU Z BUDOWĄ PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH ORAZ ROZBUDOWĄ OŚWIETLENIA NA DZIAŁCE NR 172/1, OBRĘB 0088 P-88, JEDN.EWID. 126104_9 PODGÓRZE, GMINA MIEJSKA KRAKÓW</b>		
W RAMACH ZADANIA: "Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. "Dobudowa oświetlenia dedykowanego na przejściach dla pieszych na ul. Kąpielowej"		
INWESTOR:		
<b>GMINA MIEJSKA KRAKÓW- ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA</b> UL. CENTRALNA 53 31-586 KRAKÓW		
BRANŻA:	FAZA:	DATA / DATE:
BRANŻA: DROGOWA	STAGE: PAB	24.02.2026 r.
NAZWA RYSUNKU:	SKALA:	NR PROJEKTU:
DRAWING NAME:	SCALE: 1:500	PROJECT No:
PLANSZA DROGOWA		NUMER RYSUNKU:
		DRAWING No: DB-01

## LEGENDA.

Zakres opracowania inwestycji: obszar oddziaływania obiektów





Istniejąca granica pasa drogowego drogi powiatowej nr 2236K (ul. Kąpielowa)

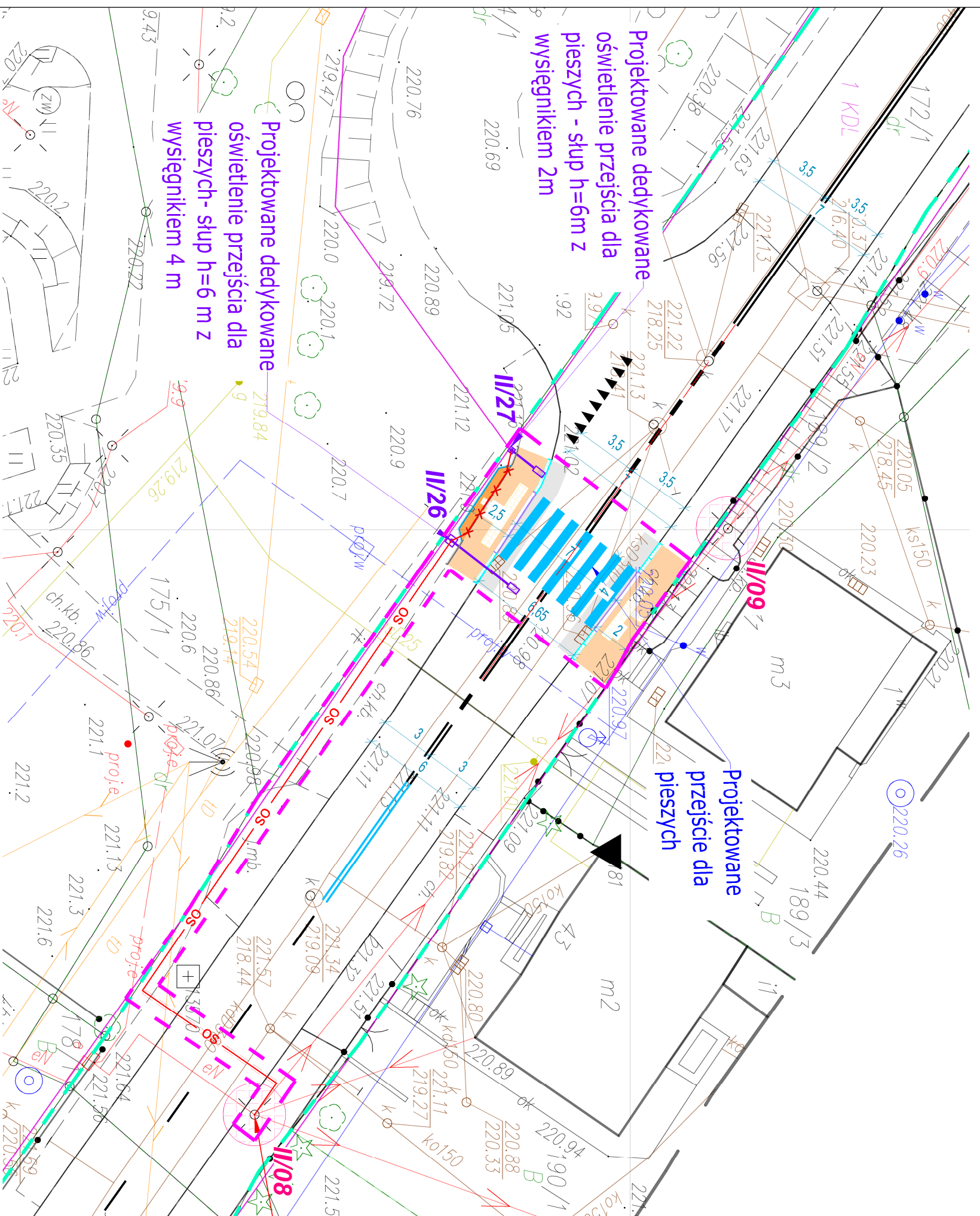
### 1. Przebudowa drogi publicznych - art.29 ust.3 pkt.1d) Ustawy PB

-  Istniejąca oś jezdni drogi
-  Projektowany krawężnik betonowy 20x30cm skośny (dowiązanie)
-  Projektowany krawężnik betonowy 20x30cm wyniesiony +2cm
-  Projektowane obrzeże betonowe 8x30cm
-  Istniejące obrzeże betonowe pozostałające bez zmian
-  Projektowane odwrotzenie nawierzchni jezdni bitumicznej - wzdłuż krawężników = frezowanie nawierzchni warstwy ścieralnej do szer. 1,00m i wykonanie nowej warstwy ścieralnej
-  Projektowane dostosowanie niwelety istniejącej drogi dla pieszych (chodnika) do projektowanego obrzeżenia krawężnika na wysokości projektowanego przejścia dla pieszych. Nawierzchnia chodnika bez zmian (betonowa kostka brukowa typu Behaton, kolor szary). Projektowana wymlana na betonową kostkę brukową bez fazy)
-  Projektowane poszerzenie drogi dla pieszych (chodnika). Projektowana nawierzchnia z betonowej kostki brukowej typu Behaton bez fazy, kolor szary)
-  Projektowane rozbiórka/demontaż obrzeży
-  Projektowany pas ostrzegawczy o szer. 0,60 m z betonowych płytek chodnikowych z wypustkami (faktura typ B), barwy żółtej (RAL 1018).
-  Projektowany pas prowadzący o szer. 0,4m z betonowych płytek chodnikowych z rowkami (faktura typ A), kolor biały (RAL 9003).
-  Projektowane pole uwagi- kwadrat o wym. 0,4x0,4m. Nawierzchnia z betonowych płytek chodnikowych z guzkami (faktura typ C2), barwy żółtej (RAL 1023).
-  Projektowany przekrój konstrukcyjny
-  Projektowana lokalizacja przejścia dla pieszych

Projektowana rozbudowa sieci oświetlenia ulicznego (urządzenie budowlane drogi, związane funkcjonalnie z drogą)

#### a. Dedykowane oświetlenie przejścia dla pieszych

-  **II/10** Istniejące oświetlenie uliczne, latarnie/słupy z oprawami sodowymi, zasilane z PZ3074
-  **II/27** Projektowany słup h= 6 m stalowy ocynkowany z wysięgnikiem 2 m (ozn. II/27), z oprawą dedykowaną typu LED o rozsyśle asymetrycznym, wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem stosowanym przez ZDMK, zasilane z PZ3074.
-  **II/26** Projektowany słup h= 6 m stalowy ocynkowany z wysięgnikiem 4 m (ozn. II/26), z oprawą dedykowaną typu LED o rozsyśle asymetrycznym, wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem stosowanym przez ZDMK, zasilane z PZ3074. Wysięgnik na drugą stronę jezdni.
-  **OS** Projektowana linia kablowa zasilająca projektowane dedykowane oświetlenie przejścia dla pieszych. Przewód YKXs 5x16mm<sup>2</sup> w rurze ochronnej karbowanej glębszej HDPE 75 mm, pod jezdnią dodatkowo w przepuszcze z rury sztywnej RHDPEP min. 110 mm (przewiert sterowany) - zasilane z PZ3074.



<b>BIURO PROJEKTOWE:</b>			
<b>FDELITA</b> sp. z o.o.			
Ul. Aleksandra Fredy 4F/14, 30-605 Kraków			
<b>PROJEKTANT:</b>		IME I NAZWISKO	PODPIS
mgr inż. Piotr Fosztyga		PKK/0057/POOD/16	
<b>SPRAWDZAJĄCE:</b>		mgr inż. Jarosław Siwa	K-168/01
<b>NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:</b>			
<b>PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2236K (UL. KĄPIELOWA) W ZWIĄZKU Z BUDOWĄ PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH ORAZ ROZBUDOWĄ OŚWIETLENIA NA DZIAŁCE NR 172/1, OBRĘB 0088 P-88, JEDN. EWID. 126104_9 PODGÓRZE, GMINA MIEJSKA KRAKÓW</b>			
<b>W RAMACH ZADANIA:</b> "Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. "Dobudowa oświetlenia dedykowanego na przejściach dla pieszych na ul. Kąpielowej"			
<b>INWESTOR:</b> GMINA MIEJSKA KRAKÓW.			
<b>ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA</b>			
UL. CENTRALNA 53			
31-586 KRAKÓW			

<b>BRANŻA:</b> DROGOWA	<b>FAZA:</b> STAGE: PAB	<b>DATA / DATE:</b> 24.02.2026 r.
<b>NAZWA RYSUNKU:</b> DROGOWA	<b>SKALA:</b> 1:250	<b>NR PROJEKTU:</b> PROJECT NO:
<b>DRAWING NAME:</b> DROGOWA - zblizenie	<b>NUMER RYSUNKU:</b> DRAWING NO:	<b>DB-02</b>