

JEDNOSTKA PROJEKTOWA

INWESTOR



ul. Łagiewnicka 39, 30-417 Kraków
tel./fax. 012-264-30-63
e-mail: biuro@bpd-krakow.pl



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

NAZWA INWESTYCJI:

PRZEBUDOWA UL. MAŁA GÓRA W KRAKOWIE W ZAKRESIE
BUDOWY CHODNIKA

LOKALIZACJA:

UL. MAŁA GÓRA
MIASTO KRAKÓW

FAZA:

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

BRANŻA:

DROGOWA

ZESPÓŁ AUTORSKI

imię i nazwisko

nr uprawnień

pieczęć i podpis

Projektował:

mgr inż. Rafał Matusik

MAP/0200/POOD/05

Sprawdził:

mgr inż. Tomasz Prochownik

MAP/0032/PWBD/15

Opracował:

mgr inż. Ireneusz Żelazny

KRAKÓW, LIPIEC 2027

SPIS ZAWARTOŚCI:

OPIS TECHNICZNY

OŚWIADCZENIA PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO

UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIA PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO

RYSUNKI

	ORIENTACJA	SKALA 1: 10 000
<i>rys. nr D-1</i>	PLAN SYTUACYJNY	SKALA 1: 500
<i>rys. nr D-2</i>	PRZEKROJE TYPOWE	SKALA 1: 50
<i>rys. nr D-3</i>	PRZEKROJE POPRZECZNE	SKALA 1: 100
<i>rys. nr D-4</i>	PROFILE ZJAZDÓW	SKALA 1: 50/1:500

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania są:

- Umowa z ZDMK nr 344/U/ZDMK/2025 z dnia 04.08.2025r.;
- wytyczne Inwestora;
- wizja i pomiary uzupełniające w terenie;
- mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- Ustawa z dnia 12.03.1985r o drogach publicznych z późn. zm.;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych;
- właściwe wytyczne i normy branżowe.

2. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy ul. Mała Góra w Krakowie w zakresie budowy chodnika w ramach zadania pn. „Program budowy chodników”. Teren inwestycji znajduje się na obszarze Dzielnicy XII Bieżanów-Prokocim.

Zakres opracowania obejmuje projekt budowy brakującego fragmentu chodnika wzdłuż ul. Mała Góra, po jej północnej stronie, na odcinku od skrzyżowania z ul. Mieczysławy Ćwiklińskiej do skrzyżowania z ul. Heleny

3. Opis stanu istniejącego.

Ulica Mała Góra jest drogą powiatową klasy Z, z jezdnią szerokości 6,25m-6,60m w rejonie inwestycji, o nawierzchni bitumicznej (przekrój 1x2). Jezdnia posiada przekrój daszkowy o spadku poprzecznym ok. 2% Po obu stronach ulicy poprowadzony został ściek przykrawężnikowy z dwóch rzędów kostki kamiennej. Po południowej stronie ulicy znajduje się chodnik o nawierzchni z kostki betonowej i szerokości około 2,15m. Istniejące chodniki do których dowiązuje się projektowana droga dla pieszych, posiadają nawierzchnię z płyt betonowych.

Na długości projektowanego chodnika znajduje się krawężnik kamienny o odslonięciu 12cm, przechodzącym w 2-centymetrowe odslonięcie na szerokości przejścia dla pieszych. Istniejący krawężnik jest w dobrym stanie technicznym i nie wymaga remontu.

Na długości inwestycji zlokalizowane są zjazdy do posesji prywatnych. Istniejący pas drogowy jest porośnięty liczną zielenią wysoką.

Odwodnienie istniejącej jezdni oraz chodnika odbywa się za pomocą kanalizacji deszczowej, poprzez istniejące wpusty. Wzdłuż drogi poprowadzone jest oświetlenie drogowe. Istniejące przejścia dla pieszych wymagają wprowadzenia dedykowanego oświetlenia przejść. W pasie drogowym drogi powiatowej zlokalizowane są również inne sieci: uzbrojenia terenu, tj. sieć wodociągowa, elektroenergetyczna, telekomunikacyjna oraz sieć ciepłownicza.

4. Projektowane rozwiązania sytuacyjne i wysokościowe.

Zgodnie z zamówieniem, zaproponowano budowę drogi dla pieszych o zasadniczej szerokości 2,30m, z lokalnymi poszerzeniami do maksymalnej szerokości 3,20m, łączącej istniejące fragmenty ciągu pieszego i zapewniającej ciągłość rozwiązań. Nawierzchnię przyjęto zgodnie ze stanem istniejącym na dowiązaniach, tj. z płyt betonowych. Chodnik został zaprojektowany wzdłuż jezdni z uwagi na ochronę systemu korzeniowego istniejącej zieleni. Na początkowym odcinku (do km ok. 0+120,00) gdzie istniejąca zieleń jest oddalona od krawędzi jezdni chodnik również został zaprojektowany przy krawędzi jezdni. Na tym odcinku w istniejącym zieleńcu zlokalizowane jest 9 linii elektroenergetycznych średniego napięcia. W przyjętym rozwiązaniu konieczna jest przebudowa 3 z tych linii, natomiast odsuwając chodnik od jezdni konieczna będzie przebudowa wszystkich tych linii. Zgodnie ze wstępnym rozpoznaniem, sieci te są starymi kablami olejowymi, których przebudowa jest bardzo kosztowna. Chodnik będzie posiadał jednostronne pochylenie poprzeczne 2%, w kierunku zieleńca na odcinkach gdzie nie wiąże się to z wycinką zieleni. Na pozostałym odcinku pochylenie chodnika skierowane będzie w stronę drogi i będzie wynosić 2%. Pochylenie podłużne zostanie dostosowane do pochylenia istniejącej jezdni i krawężnika.

W ramach inwestycji, z uwagi na brak warunków widoczności na zatrzymanie przed istniejącym przejściem dla pieszych przed skrzyżowaniem z ul. Mieczysławy Ćwiklińskiej, zaprojektowano przeniesienie przejścia dla pieszych w kierunku południowym. Przejścia dla pieszych zlokalizowane zostało pomiędzy istniejącym i projektowanym przystankiem autobusowym i zlokalizowane będzie min. 12m od końców oznakowania P-17 zgodnie z wytycznymi zawartymi w WR-D-41-3 oraz zgodnie z uwagą WGKil zawartą w piśmie znak: GK-10.7211.115.2025.2. Nie ma możliwości pozostawienia istniejącego przejścia z uwagi na brak widoczności na zatrzymanie przed przejściem, którą ogranicza istniejący przystanek autobusowy. Nawet przesunięcie przejścia w kierunku północnym bliżej skrzyżowania nie zapewni tej widoczności. Na etapie koncepcji zaproponowano przesunięcie istniejącego przystanku w kierunku południowym w pierwszą możliwą lokalizację, jednak ZTP nie wyraził na to zgody. W ramach inwestycji przewidziano przeniesienie istniejącego przystanku autobusowego „Madejówka 02” w kierunku północnym, aby ukształtować peron przystankowy zgodnie z wytycznymi ZTP. W istniejącej lokalizacji przystanku nie ma możliwości zaprojektowania normatywnego peronu bez rozbiórki części miejsc postojowych na działce nr 85/2. Dodatkowo dla spełnienia warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz z uwagi na konieczność zapewnienia widoczności na ruszanie z miejsca zatrzymania na wlocie ul. Mieczysławy Ćwiklińskiej zaprojektowano ograniczenie prędkości na jezdni ul. Mała Góra na długości istniejącego i projektowanego przystanku autobusowego do 30km/h. Z uwagi na brak widoczności dla rowerzystów (w momencie kiedy autobus stoi na przystanku), na włączeniu do ul. Mała Góra z drogi dla rowerów poprowadzonej wzdłuż południowej strony ul. Ćwiklińskiej, konieczne jest uniemożliwienie skrętu w kierunku północnym poprzez wprowadzenie nakazu skrętu w prawo zgodnie z rysunkiem planu sytuacyjnego. Istniejący układ dróg dla rowerów umożliwia realizowanie tej relacji poprzez przejazd przejazdem rowerowym przez wlot ul. Ćwiklińskiej i dalej poprzez włączenie do ul. Mała Góra. Należy zaznaczyć, że obecna lokalizacją przystanku również ogranicza ww. opisane widoczności. Zaprojektowano przystanek z peronem o długości 20m i szerokości 2,50m, z poszerzeniem pod wiatę. Zaprojektowano wiatę połówkową o wymiarach 4,23m x 0,72m z zadaszeniem o wymiarach 4,73m x 1,81m. Wiatą została zaprojektowana zgodnie z wytycznymi ZTP. Nawierzchnia jezdni na przystanku zostanie wykonana z betonu cementowego. Krawędź

peronowa wykonana będzie z krawężnika przystankowego typu kassel-kerb o odsunięciu 16cm. Na długości peronu projektuje się normatywny krawężnik typu kassel-kerb o długości 20m. Na końcach peronu zaprojektowano krawężniki przejściowego typu kassel-kerb do krawężnika 20/30cm.

W rejonie skrzyżowania z ul. Heleny zaprojektowano przejście dla pieszych. Z uwagi na ograniczenia istniejących pasów drogowych ul. Heleny i ul. Mała Góra oraz liczne sieci uzbrojenia terenu, przejście zaprojektowane zostało w odsunięciu ok. 2,50m od krawędzi jezdni, na przedłużeniu projektowanego chodnika, co umożliwia:

- bezkolizyjne z sieciami uzbrojenia terenu zlokalizowanie wpustu deszczowego przed przejściem dla pieszych;

- realizację inwestycji w ramach zgłoszenia robót, co znacząco przyspieszy proces inwestycyjny.

Mając na uwadze powyższe, większe odsunięcie przejścia dla pieszych w kierunku północnym jest ekonomicznie nieuzasadnione.

Na wniosek Inwestora zaprojektowano również przejście dla pieszych na wysokości działki nr 144/3.

Odwodnienie projektowanego fragmentu chodnika będzie się odbywało częściowo powierzchniowo do projektowanych zieleńca, a częściowo poprzez istniejące wpusty kanalizacji deszczowej. Tam gdzie pozwala na to ukształtowanie wysokościowe terenu przyległego do drogi projektuje się pochylenie chodnika w kierunku zieleńca. Na odcinkach gdzie nie było to możliwe z uwagi na istniejącą zieleń chodnik pochylony jest w kierunku jezdni.

Z uwagi na projektowany przystanek autobusowy, przed nawierzchnią peronu przystankowego projektowaną z betonu cementowego, z uwagi na przerwanie ścieku przykrawężnikowego, zaprojektowano wykonanie wpustu krawężnikowo-jezdniowego z wpięciem bezpośrednio do istniejącej kanalizacji deszczowej.

W km 0+195,84 z uwagi na korektę przebiegu krawężnika przewidziano również odtworzenie wpustu krawężnikowo-jezdniowego do nowej lokalizacji (przesunięcie o około 10cm) z wpięciem do istniejącej studni kanalizacji deszczowej na istniejącej rzędnej wpięcia.

Przed projektowanym przejściem dla pieszych na wlocie ul. Heleny przewidziano wykonanie wpustu deszczowego w celu przejęcia wód opadowych przed projektowanym przejściem dla pieszych. Z uwagi na przebieg istniejących sieci uzbrojenia terenu, wpust wykonany będzie jako wpust ściekowy.

Projektowane przykanaliki kanalizacji deszczowej o średnicy Dn200 należy wykonać z rur PP o sztywności obwodowej 8kN/m² (SN8).

Odwodnienie liniowe zaprojektowane na zjazdach należy wpiąć bezpośrednio do kanalizacji deszczowej. Szczegóły profili przykanalików przedstawiono na rysunku nr D.6 „Profile przykanalików”.

Studnie ściekowe dla montażu wpustów ulicznych projektuje się z elementów prefabrykowanych betonowych i żelbetowych o średnicy 500mm z betonu klasy nie niższej niż C35/45, z osadnikiem. Szczegóły rozwiązania studni ściekowych przedstawiono na rysunkach nr D.7.1 i D.7.2.

5. Uzbrojenie terenu.

W związku z budową chodnika przebudową zostaną objęte kolidujące sieci uzbrojenia terenu zgodnie z odrębnymi projektami branżowymi, na warunkach technicznych uzyskanych od zarządców poszczególnych sieci.

W ramach inwestycji przewidziano również budowę dedykowanego doświetlenia projektowanych przejść dla pieszych na długości opracowania. Dla istniejących przejść dla pieszych, zgodnie z informacją uzyskaną od Zamawiającego, przewidziano w ramach odrębnej inwestycji zaprojektowanie i wykonanie dedykowanego oświetlenia przejść.

6. Konstrukcje nawierzchni

Nawierzchnia chodnika

- Płyty betonowe bezfazowe **50x50x7 cm**;
- podsypka cementowo – piaskowa, **gr. 3cm**;
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej, z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0-31,5mm, **gr. 15 cm**;
- podłoże gruntowe sprowadzone do parametrów: wtórny moduł odkształcenia nie mniejszy niż 80 MPa z równoczesnym zapewnieniem warunku mrozoodporności.

Nawierzchnia remontowych zjazdów / remontowanego parkignu – nawierzchnia z kostki KR2

- Kostka betonowa **gr. 8cm**;
- podsypka cementowo – piaskowa, **gr. 3cm**;
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej, z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0-31,5mm, **gr. 32 cm**;
- podłoże gruntowe sprowadzone do parametrów: wtórny moduł odkształcenia nie mniejszy niż 80 MPa z równoczesnym zapewnieniem warunku mrozoodporności.

Nawierzchnia remontowanej jezdni ul. Mała Góra – nawierzchnia bitumiczna KR3

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej **gr. 4cm**;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego **gr.5cm**;
- warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego **gr.7cm**;
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej, z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0-31,5mm, **gr. 20 cm**;
- podłoże gruntowe sprowadzone do parametrów: wtórny moduł odkształcenia nie mniejszy niż 100 MPa z równoczesnym zapewnieniem warunku mrozoodporności.

Nawierzchnia remontowanej jezdni ul. Mała Góra – przystanek – KR4

- beton cementowy **gr. 26cm**;
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej, z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0-31,5mm, **gr. 30 cm**;
- podłoże gruntowe sprowadzone do parametrów: wtórny moduł odkształcenia nie mniejszy niż 100 MPa z równoczesnym zapewnieniem warunku mrozoodporności.

7. Zieleń

Istniejący pas drogowy ul. Mała Góra jest porośnięty liczną zielenią wysoką. W ramach inwestycji nie przewiduje się wycinek zieleni.

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.
- Całość robót powinna być wykonywana zgodnie z przepisami BHP.



Skala 1:10 000

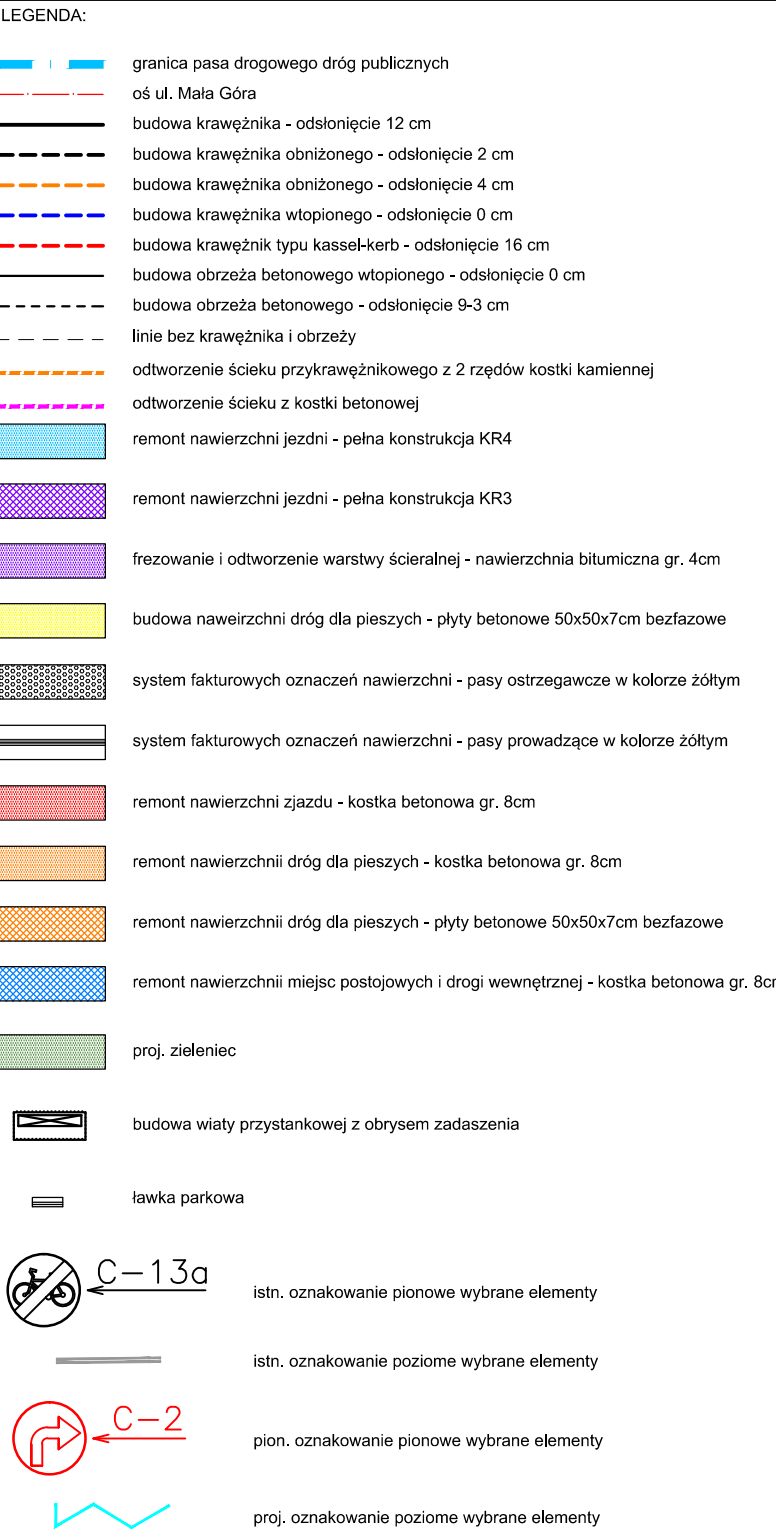
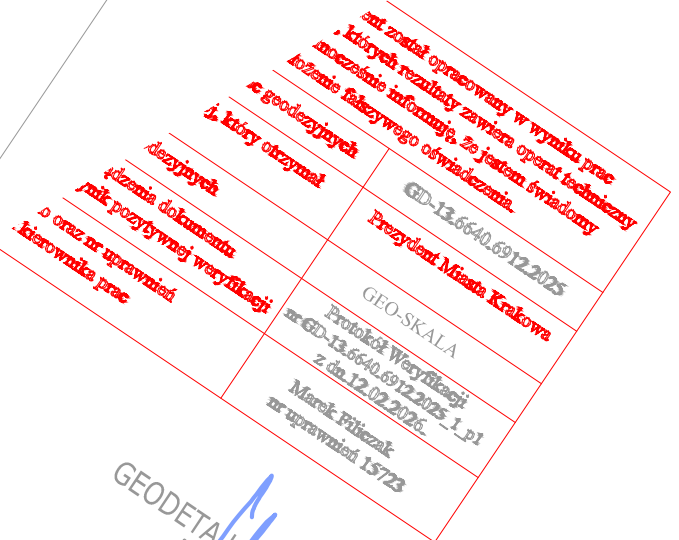
ę wykreślono na podstawie:
niaru bezpośredniego w terenie oraz
nerycznej mapy zasadniczej:
cje: 7.124.12.12.1.4, 7.124.12.12.3.2,
7.124.12.12.3.4

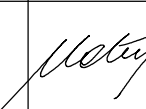
CH	miasto: Kraków Jednostka ewidencyjna : 126104_9 Podgórze Obreć ewidencyjny: 0057(P-57) 0100(P-100)
	Mapa zgodna ze stanem w terenie na: styczeń 2026
	Sekcje: 7.12.4.12.12.1.4, 7.12.4.12.12.3.2, 7.12.4.12.12.3.4

Wszystkie projekty wykonane w okresie ostatnich lat w zakresie _____
złożono zgodnie z dokumentacją
podaną w Z.U.D.P.
Najnowsza mapa została wykonana
z uwzględnieniem ustalonych
warunków służebności gruntowych

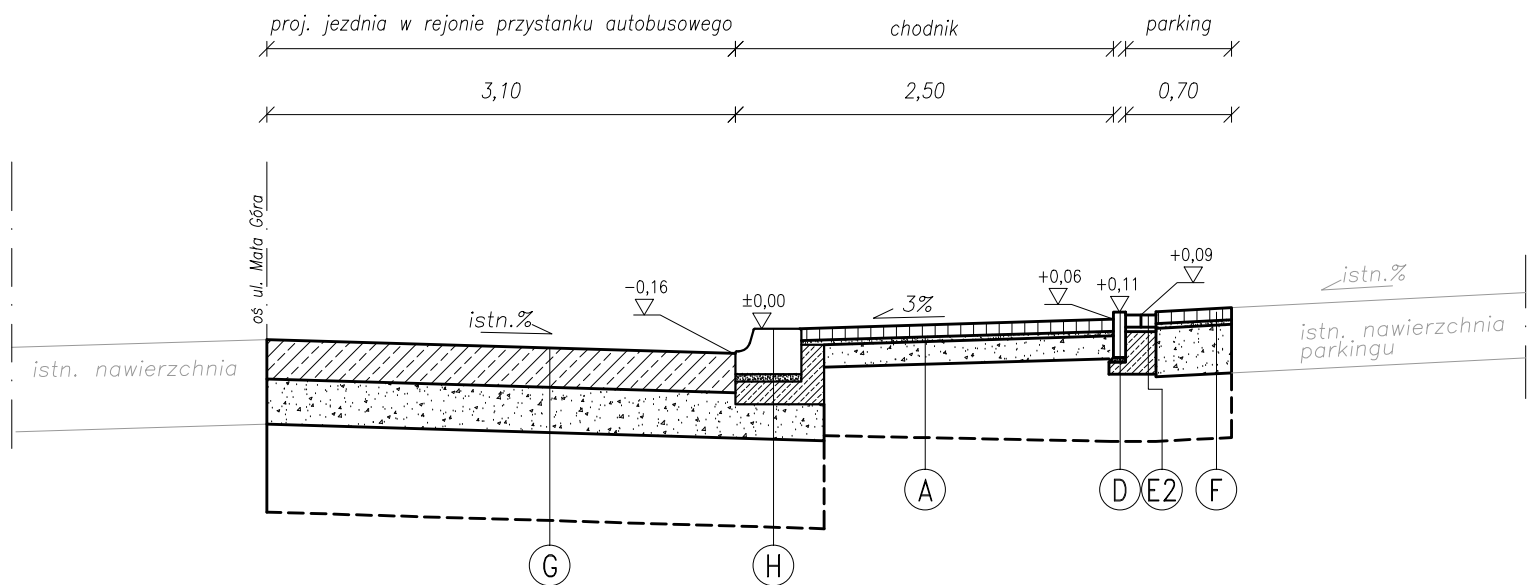
W wyroku sądu stwierdzenia w terenie innych
wskazywanych na niniejszej mapie urządzeń
ziemnych, które nie były zgłoszone do
zarejestrowania lub o których brak jest
informacji w instytucjach branżowych

formacji w instytucjach branżowych

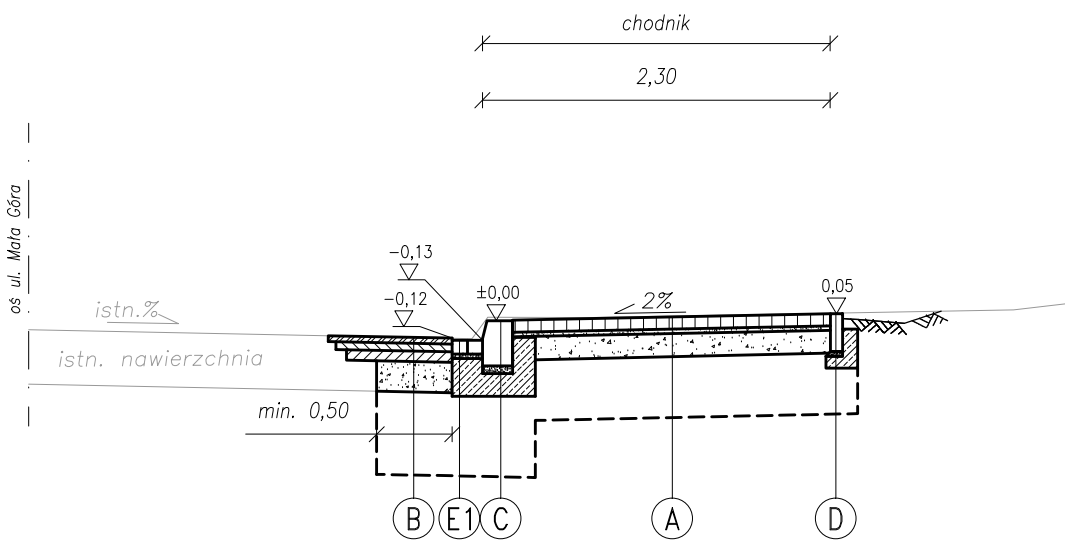


		BIURO PROJEKTÓW DROGOWYCH		ul. Jagiellońska 39, 30-417 Kraków biuro@bpd-krakow.pl tel./fax +48 12 284 30 63	
INWESTOR				PREZYDENT MIASTA KRAKOWA ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA UL. CENTRALNA 63 31-058 KRAKÓW	
NAZWA PROJEKTU		PRZEBUDOWA UL. MAŁA GÓRA W KRAKOWIE W ZAKRESIE BUDOWY CHODNIKA			
BRANŻA		DROGOWA			
TYTUŁ RYSUNKU		PLAN SITUACYJNY			
ZESPÓŁ AUTORSKI		IMIE, NAZWISKO, UPRAWNIENIA		PODPIS	
PROJEKTOWAŁ		mgr inż. Rafał Matusik rz. upr. MAP10022PCC005			
SPRAWDZIŁ		mgr inż. Tomasz Prochownik rz. upr. MAP10022PWS10			
OPRACOWAŁ		mgr inż. Ireneusz Żelazny			
DATA		FAZA		SKALA	
07.2026		PAB		1:500	
				NR. RYS.	
				D-1	

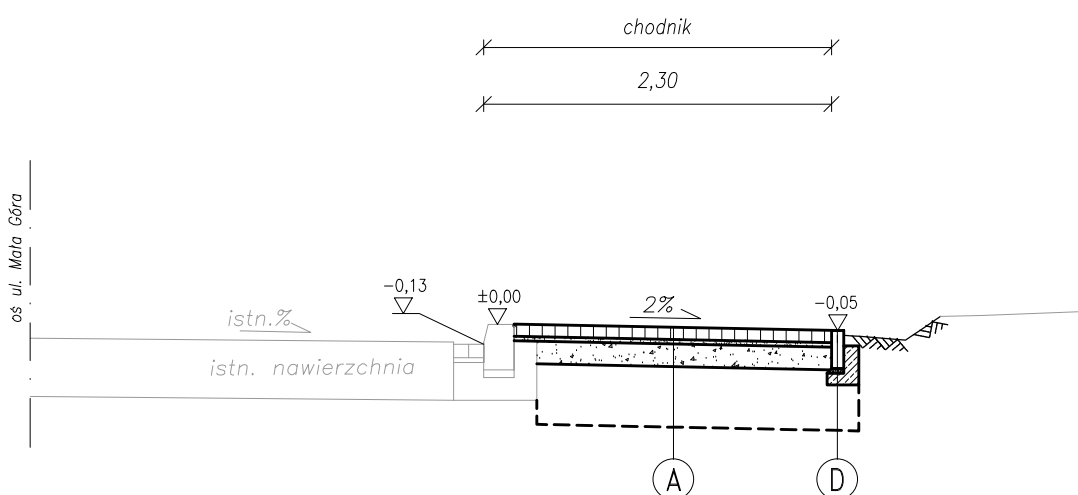
PRZEKRÓJ TYPOWY
A-A



PRZEKRÓJ TYPOWY
B-B



PRZEKRÓJ TYPOWY
C-C



- (A) płyty betonowe bezfazowe 50x50cm gr. 7 cm
Podsyпка cem.-piask. gr. 3 cm
Warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 (uziarnienie 0/31,5mm) gr. 15cm
Podłoże gruntowe sprowadzone do parametrów o wtórnym module odkształcenia ≥ 80 MPa z zapewnieniem warunku mrozodporności

- KR3 (B) Warstwa ścierna z mieszanki mineralno-asfaltowej gr. 4cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 5cm
Warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego gr. 7cm
Warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 (uziarnienie 0/31,5mm) gr. 20cm
Podłoże gruntowe sprowadzone do parametrów o wtórnym module odkształcenia ≥ 100 MPa z zapewnieniem warunku mrozodporności

- (C) Krawężnik kamienny 20/30cm
Podsyпка cem.-piask. gr. 5cm
Ława bet. C12/15

- (D) Obrzeże betonowe 8/30cm
Podsyпка cem.-piask. gr. 3cm
Ława bet. C12/15

- (E1) Ściek z dwóch rzędów kamiennej gr. 7-9cm
Podsyпка cem.-piask. gr. 5cm
Ława bet. C12/15

- (E2) Ściek z dwóch rzędów betonowej gr. 8cm
Podsyпка cem.-piask. gr. 5cm
Ława bet. C12/15

- KR2 (F) kostka betonowa wibroprasowane gr. 8 cm
Podsyпка cem.-piask. gr. 3 cm
Warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 (uziarnienie 0/31,5mm) gr. 32cm
Podłoże gruntowe sprowadzone do parametrów o wtórnym module odkształcenia ≥ 80 MPa z zapewnieniem warunku mrozodporności

- KR4 (G) Warstwa betonu cementowego gr. 26cm
Warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 (uziarnienie 0/31,5mm) gr. 30cm
Podłoże gruntowe sprowadzone do parametrów o wtórnym module odkształcenia > 100 MPa z zapewnieniem warunku mrozodporności

- (H) Krawężnik peronowy kamienny 43,5/31,4cm
Podsyпка cem.-piask. gr. 5cm
Ława bet. C12/15



**BIURO
PROJEKTÓW
DROGOWYCH**

ul. Łagiewnicka 39, 30-417 Kraków
biuro@bpd-krakow.pl
tel./fax +48 12 264 30 63

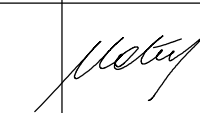
INWESTOR



**Zarząd Dróg
Miasta Krakowa**

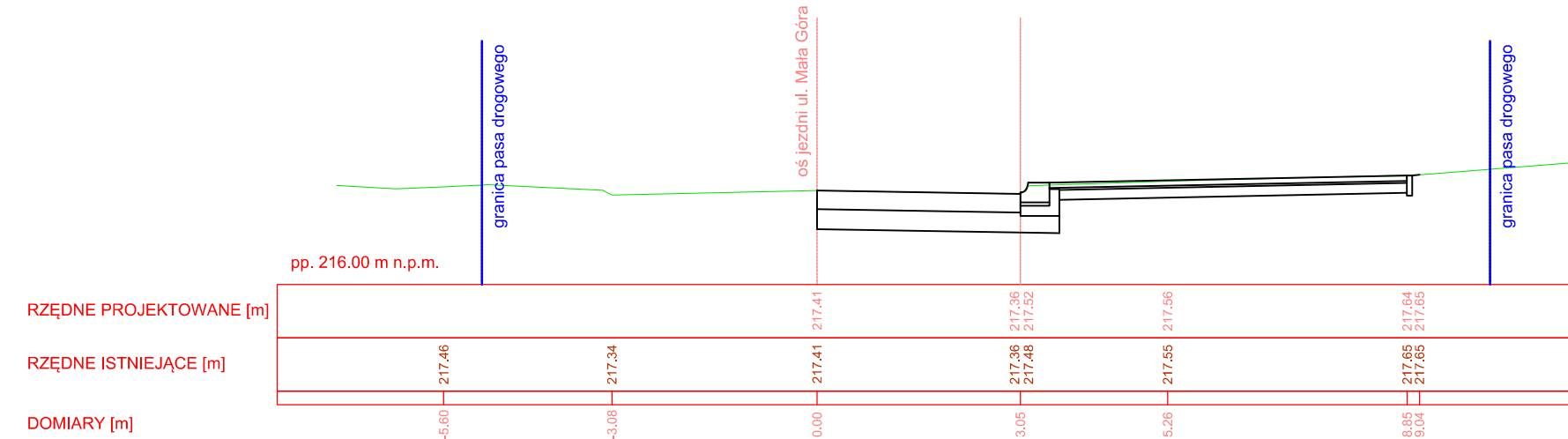
PREZYDENT MIASTA KRAKOWA
ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA
UL. CENTRALNA 53
31-586 KRAKÓW

NAZWA PROJEKTU	PRZEBUDOWA UL. MAŁA GÓRA W KRAKOWIE W ZAKRESIE BUDOWY CHODNIKA		
BRANŻA	DROGOWA		
TYTUŁ RYSUNKU	PRZEKROJE TYPOWE		

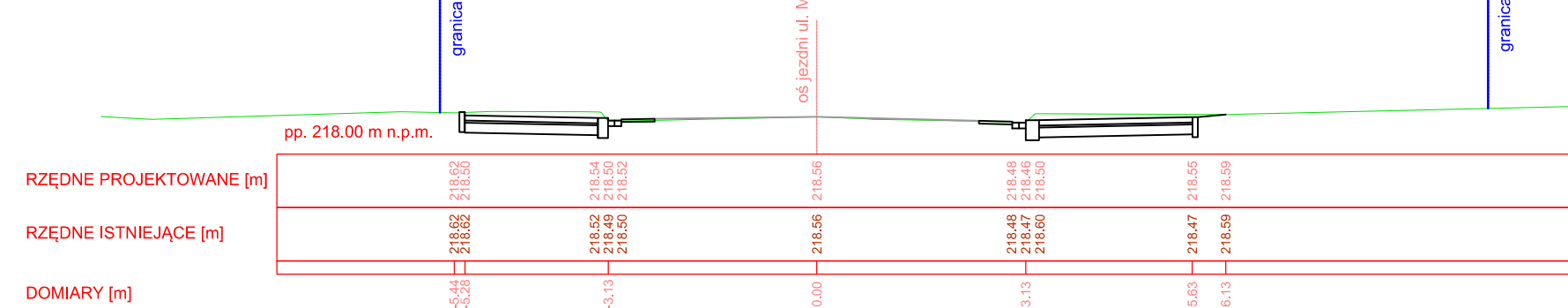
ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ, NAZWISKO, UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTOWAŁ	mgr inż. Rafał Matusik nr upr. MAP/0200/POOD/05	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Tomasz Prochownik nr upr. MAP/0032/PWBD/15	
OPRACOWAŁ	mgr inż. Ireneusz Żelazny	

DATA	FAZA	SKALA	NR. RYS.
07.2026	PAB	1:50	D-2

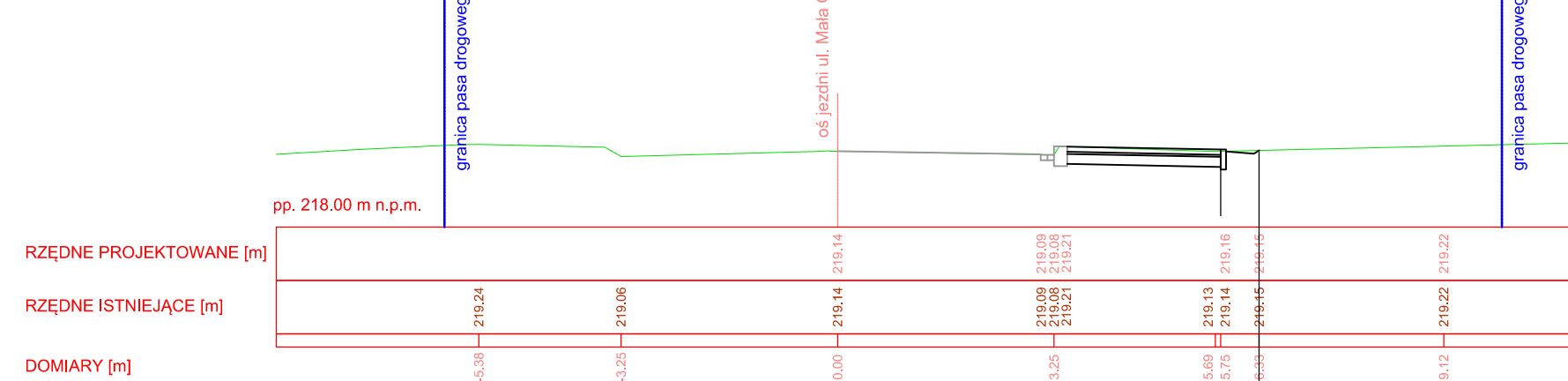
PRZEKRÓJ POPRZECZNY M
km 0+021.49



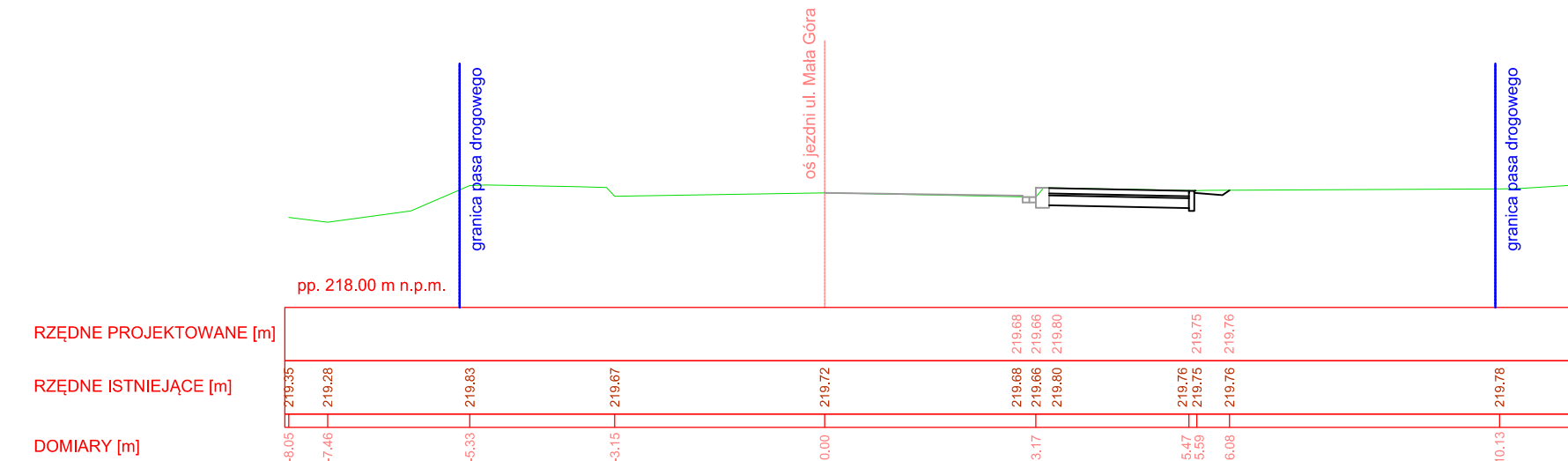
PRZEKRÓJ POPRZECZNY M
km 0+053.42



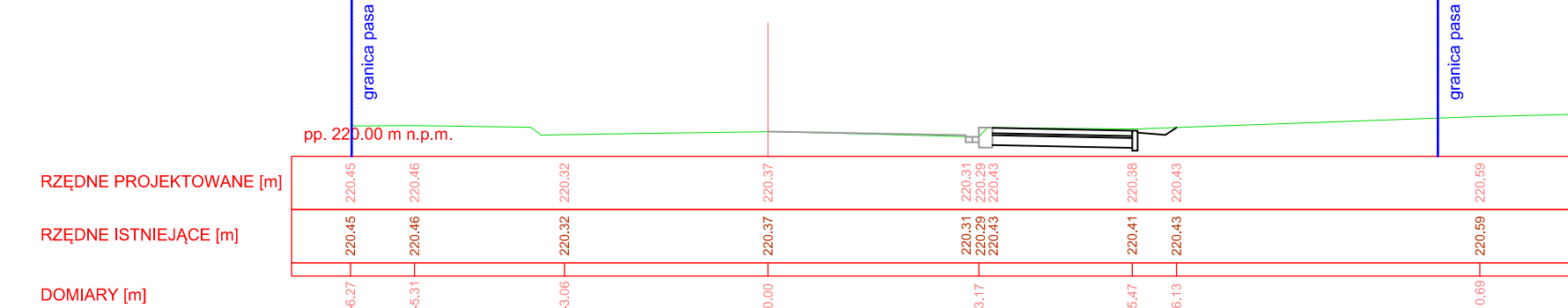
RZEKRÓJ POPRZECZNY M
km 0+075.65



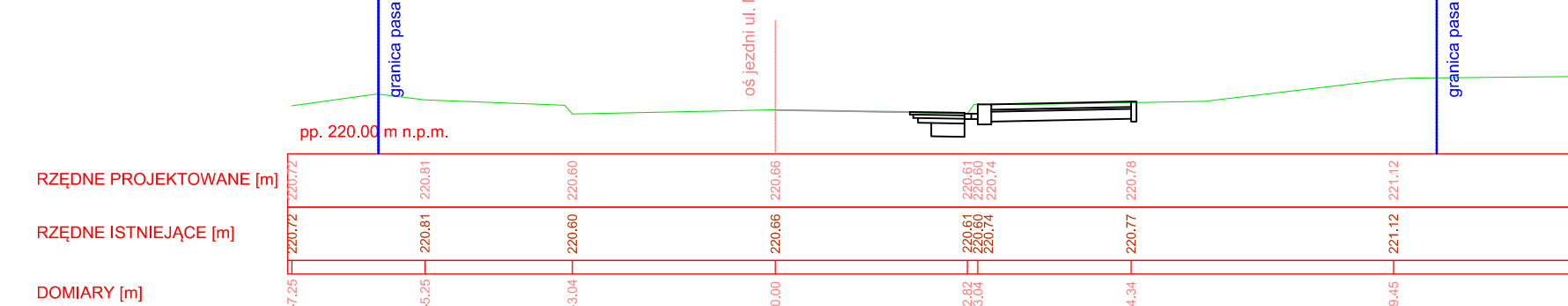
RZEKRÓJ POPRZECZNY
km 0+111.73



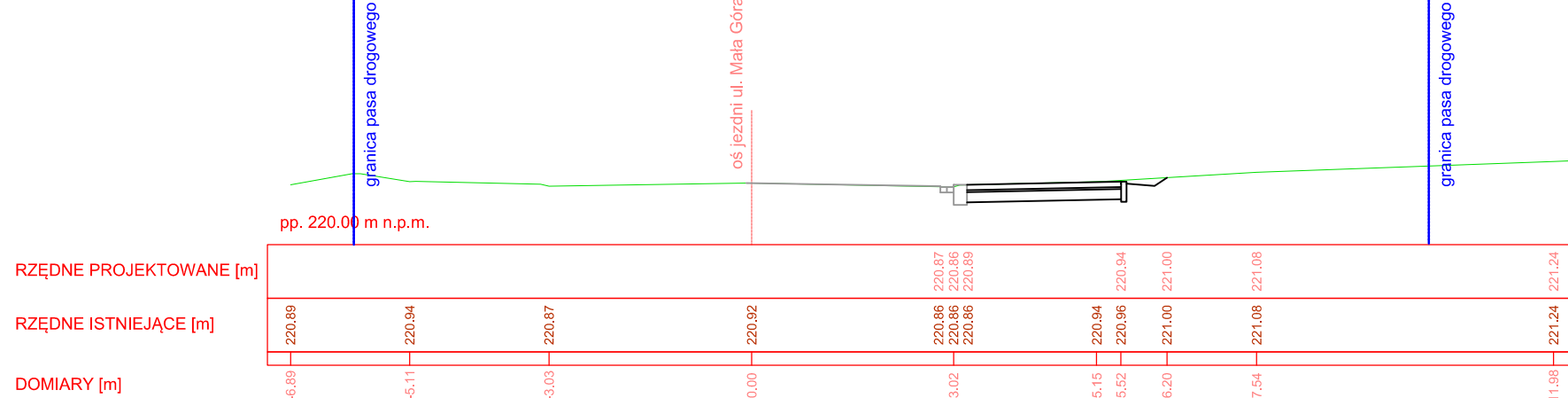
KRÓJ POPRZECZNY NR 5
km 0+148.36



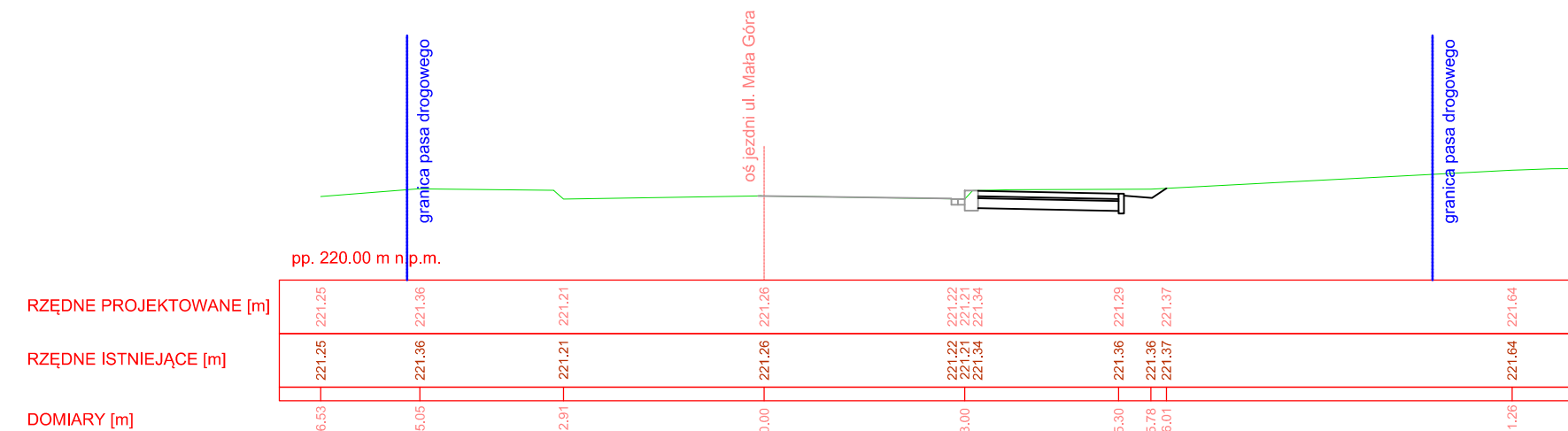
RÓJ POPRZECZNY NR 6
km 0+192.92



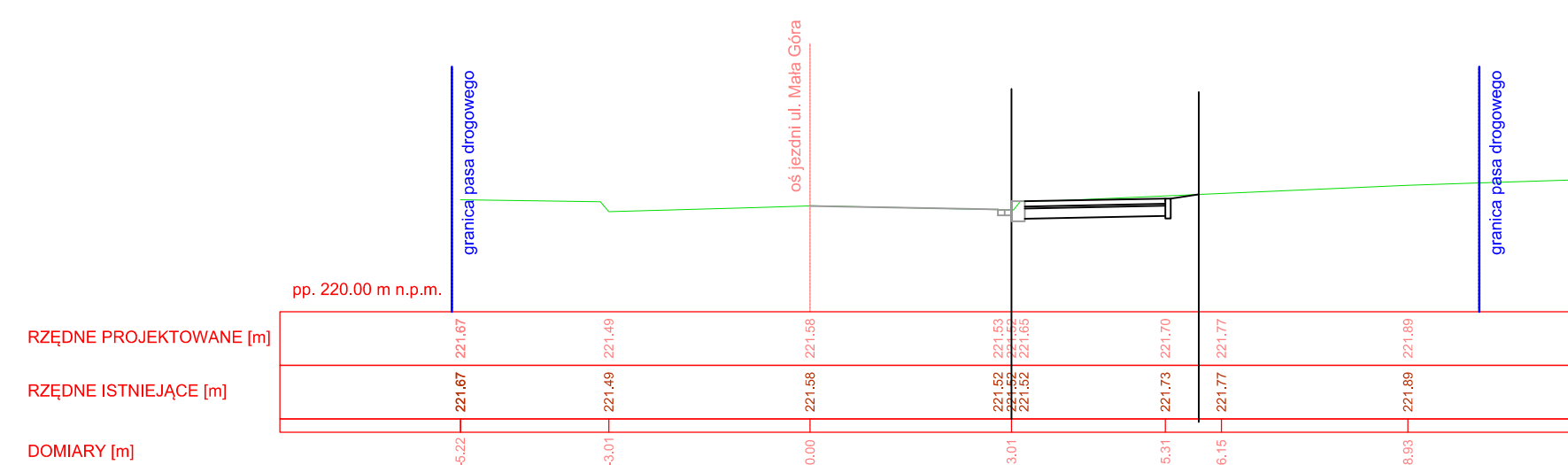
PRZEMOCNY
km 0+230.70



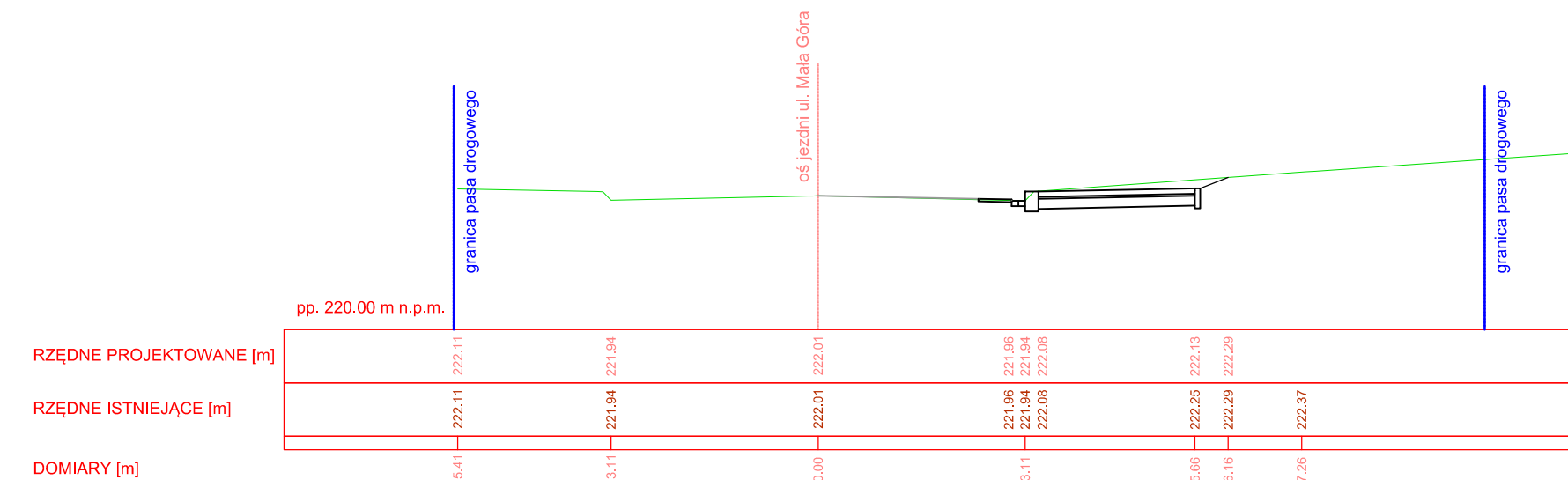
PRZEKRÓJ POPRZECZNY M
km 0+277.98



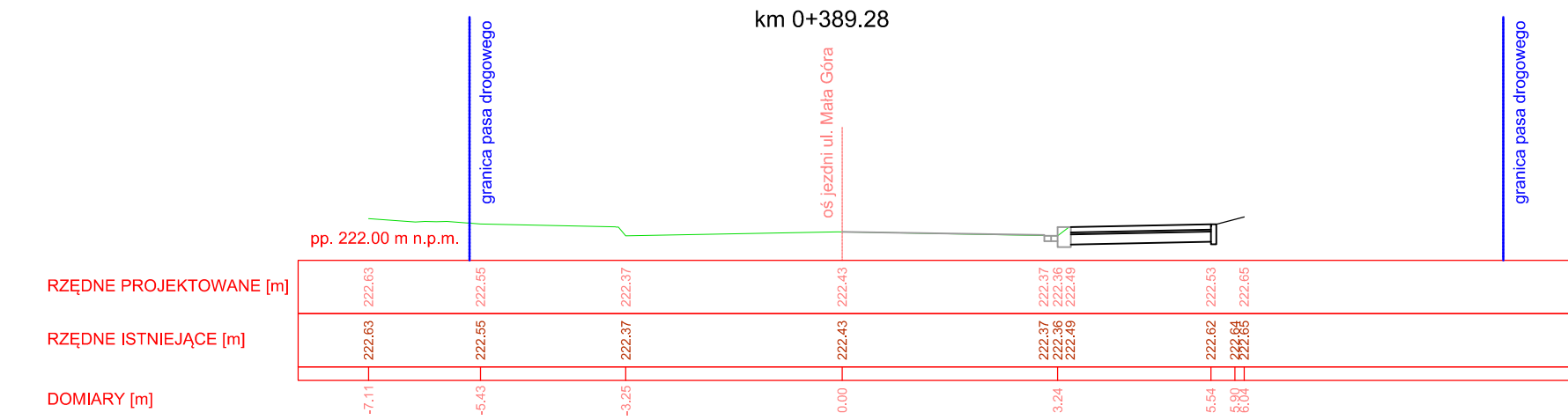
ZEKRÓJ POPRZECZNY
km 0+317.08



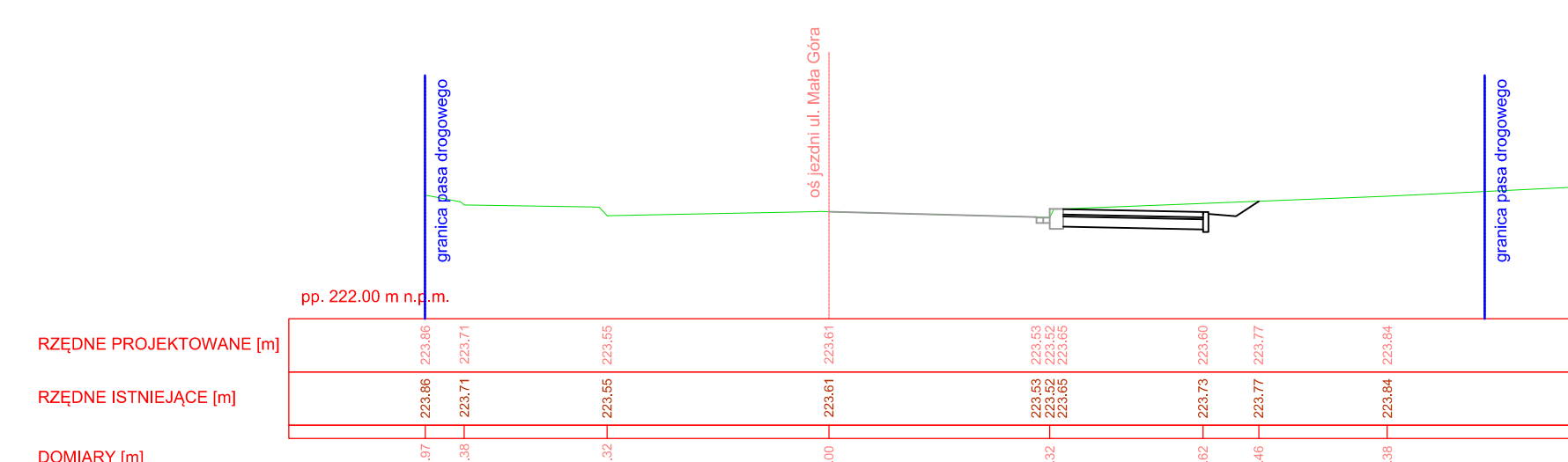
ZEKRÓJ POPRZECZNY N
km 0+353.52



ZEKRÓJ POPRZECZNY N
km 0+389.28



PRZEMOCYNY
km 0+456.22



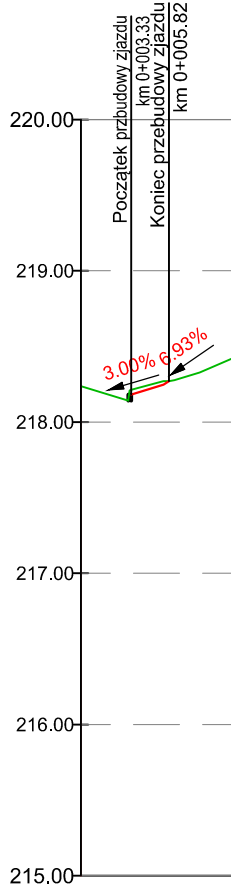
		ul. Lagiewnicka 39, 30-417 Kraków biuro@bpd-krakow.pl tel./fax +48 12 264 30 63	
INWESTOR		 PREZYSTENT MIASTA KRAKOWA ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA UL. CENTRALNA 53 31-506 KRAKÓW	
NAZWA PROJEKTU		PRZEBUDOWA UL. MAŁA GÓRA W KRAKOWIE W ZAKRESIE BUDOWY CHODNIKA	
BRANŻA		DROGOWA	
TYTUŁ RYSUNKU		PRZEKROJE POPRZECZNE	
ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ, NAZWISKO, UPRAWNIENIA		PODPIS
PROJEKTOWAŁ	mgr inż. Rafał Matusik nr upr. MAP1020PWC02035		
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Tomasz Prochownik nr upr. MAP10332PWNG115		
OPRACOWAŁ	mgr inż. Ireneusz Żelazny		
DATA	FAZA	SKALA	NR. RYS.
07.2026	PAB	1:500	D-3

LEGENDA

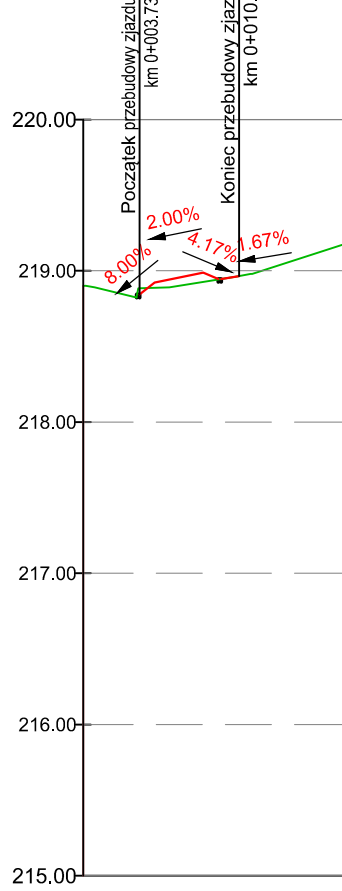
profil osi zjazdu

profil terenu istniejącego

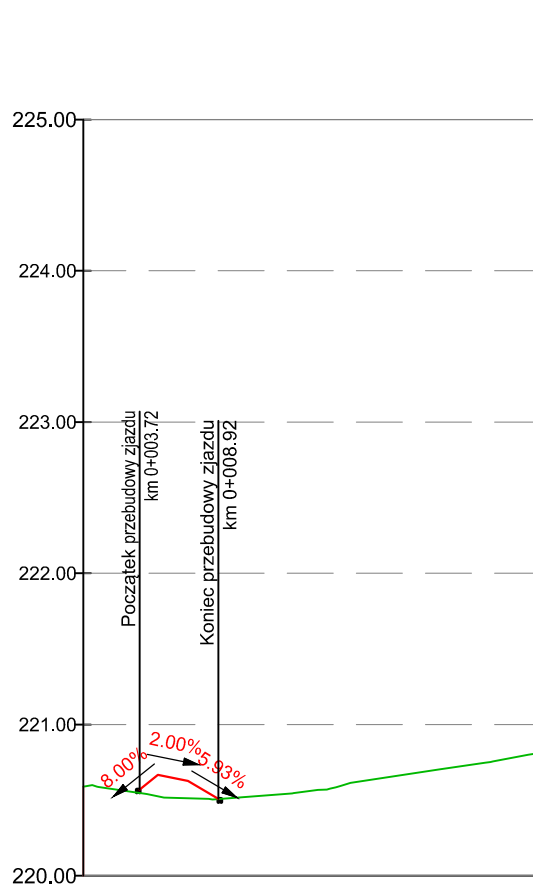
ZP1 - Profil



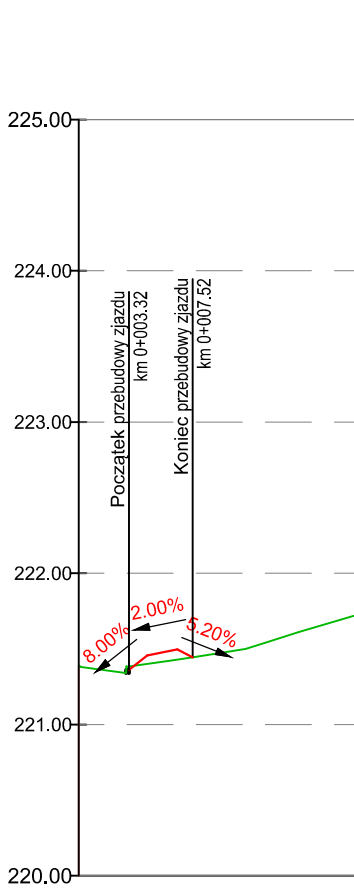
ZP2 - Profil



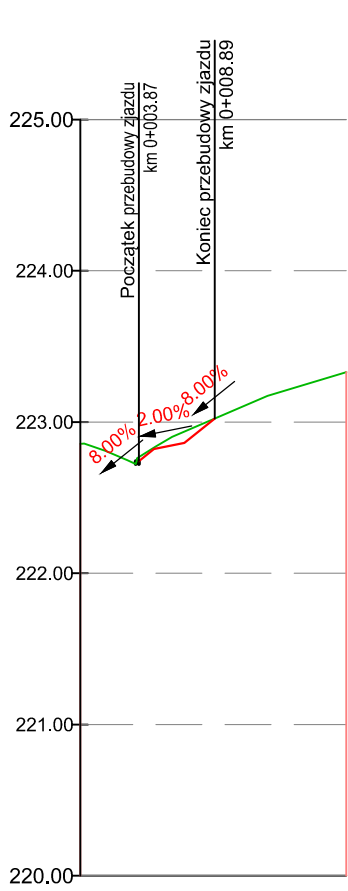
ZP3 - Profil



ZP4 - Profil



ZP5 - Profil



RZĘDNE PROJEKTOWANE

218.14	218.27
218.05	218.27
218.05	218.27

PROSTE I ŁUKI PIONOWE

i=3.00%	i=0.93%
L=2.4m	L=0.35m

RZĘDNE ISTNIEJĄCE

218.24	218.42
218.21	218.27
218.27	218.27

ODLEGŁOŚCI

00.00	10.01
-------	-------

KILOMETRAŻ



RZĘDNE PROJEKTOWANE

218.82	218.92
218.82	218.92
218.82	218.92

PROSTE I ŁUKI PIONOWE

i=8.00%	i=1.67%
L=1.00m	L=1.18m

RZĘDNE ISTNIEJĄCE

218.90	218.18
218.88	218.89
218.89	218.89

ODLEGŁOŚCI

00.00	17.27
-------	-------

KILOMETRAŻ



RZĘDNE PROJEKTOWANE

220.55	220.51
220.55	220.51
220.55	220.51

PROSTE I ŁUKI PIONOWE

i=8.00%	i=5.83%
L=1.20m	L=0.95m

RZĘDNE ISTNIEJĄCE

220.59	220.81
220.56	220.52
220.52	220.51

ODLEGŁOŚCI

00.00	29.99
-------	-------

KILOMETRAŻ



RZĘDNE PROJEKTOWANE

221.34	221.43
221.36	221.43
221.36	221.43

PROSTE I ŁUKI PIONOWE

i=8.00%	i=5.20%
L=1.20m	L=0.95m

RZĘDNE ISTNIEJĄCE

221.38	221.73
221.38	221.40
221.40	221.43

ODLEGŁOŚCI

00.00	18.56
-------	-------

KILOMETRAŻ



RZĘDNE PROJEKTOWANE

222.72	223.02
222.74	223.02
222.74	223.02

PROSTE I ŁUKI PIONOWE

i=8.00%	i=8.00%
L=1.00m	L=0.35m

RZĘDNE ISTNIEJĄCE

222.85	223.33
222.77	222.83
222.83	222.94

ODLEGŁOŚCI

00.00	17.59
-------	-------

KILOMETRAŻ



**BIURO
PROJEKTÓW
DROGOWYCH**

ul. Łagiewnicka 39, 30-417 Kraków
biuro@bpd-krakow.pl
tel./fax +48 12 264 30 63

INWESTOR

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

NAZWA PROJEKTU	PRZEBUDOWA UL. MAŁA GÓRA W KRAKOWIE W ZAKRESIE BUDOWY CHODNIKA
BRANŻA	DROGOWA
TYTUŁ RYSUNKU	PROFILE ZJAZDÓW

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ, NAZWISKO, UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTOWAŁ	mgr inż. Rafał Matusik nr upr. MAP/0200/POC/O/05	
SPRAWDZIŁ	mgr inż. Tomasz Prochownik nr upr. MAP/0032/PWBD/15	
OPRACOWAŁ	mgr inż. Ireneusz Żelazny	

DATA	FAZA	SKALA	NR. RYS.
07.2026	PAB	1:500	D-4