

TRASA ŁAGIEWNICKA S.A.

KARTA NADZORU AUTORSKIEGO OPIS TECHNICZNY ZMIANY PROJEKTOWEJ

dla zadania inwestycyjnego

**„Przebudowa drogi powiatowej ul. Witosa (klasy technicznej GP) w
Krakowie**

w zakresie budowy pasa do zawracania, chodnika i ścieżki rowerowej,
kanału technologicznego, przebudowy istniejącej jezdni
oraz istniejącej infrastruktury technicznej
na odcinku od skrzyżowania z ul. Halszki/Beskidzką
do skrzyżowania z ul. Witosa boczna”

Inwestor:	Trasa Łagiewnicka S.A.
Projektant sprawujący nadzór autorski:	mgr inż. Krzysztof Migdał
Rodzaj opracowania:	Karta nadzoru autorskiego – opis techniczny zmiany projektowej
Zakres zmian:	Zmiany nieistotne w dokumentacji projektowej
Branże:	Drogowa, elektroenergetyczna, odwodnienie, BRD
Data opracowania:	Czerwiec 2026 r.

Zmiana w projekcie branży drogowej

5. Stan projektowany

Chodniki, ścieżki rowerowe

Z uwagi na znaczne poszerzenie pasa dzielącego jezdni północna, wraz z chodnikiem i ścieżką rowerową zgodnie z koncepcją zmieniły swoją geometrię (p. 5). Z uwagi na ochronę istniejącej zieleni za proj. ścieżką rowerową i chodnikiem przy granicy pasa drogowego w stosunku do rozwiązania pierwotnego zmniejszono szerokość zieleni z 5m do min 3,0m i jednocześnie wprowadzono wyгородzenie oddzielające pieszych i rowerzystów od jezdni zgodnie z §43 ust.1 pkt 1,3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

W związku z oczekiwaniami strony społecznej dotyczącymi uniknięcia wycinki istniejących drzew zlokalizowanych w granicach pasa drogowego, na odcinku od km 0+93.40 do km 0+300.00 wprowadza się korektę przebiegu ciągu pieszego oraz rowerowego. W zakresie wprowadzonej zmiany koryguje się rozwiązanie sytuacyjne poprzez zmniejszenie odległości pomiędzy krawędzią jezdni ulicy Witosza a krawędzią ścieżki rowerowej do wartości minimalnej 2,0 m. W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ścieżka rowerowa zostaje zabezpieczona poprzez montaż bariery energochłonnej o parametrach technicznych: poziom powstrzymywania min. N2, szerokość robocza W2 oraz poziom intensywności zderzenia A. Na odcinku od km 0+149.64 do km 0+212.33 ścieżka rowerowa zostaje oddzielona od ciągu pieszego pasem zieleni o szerokości 1,5 m. Rozwiązanie wysokościowe zostało dostosowane do obecnych rzędnych terenu.

W ciągu projektowanych dróg zaprojektowano chodniki o szerokości 2,5m i ścieżki rowerowe o szerokości 3,0m (z zastrzeżeniem, że na odcinku, na którym ścieżka rowerowa nie przylega bezpośrednio do ciągu pieszego, szerokość ścieżki rowerowej projektuje się jako 2,5 m), które powiązane z sytuacyjnie i wysokościowe z istniejącymi i projektowanymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi zgodnie z koncepcją „Budowa ścieżki rekreacyjnej pieszo - rowerowej Podgórze Duchackie” PROJEKTANT REMAPOL, 31-574 Kraków, ul. Ciepłownicza 21p.2,3,4 (p. 5)

6. Rozwiązanie wysokościowe i odwodnienie

Odprowadzenie wody

Z uwagi na kolizję planowanego odwodnienia zlokalizowanego za obrzeżem chodnika z istniejącym systemem korzeniowym drzewostanu, na długości projektowanej zmiany przebiegu ścieżki rowerowej i ciągu pieszego rezygnuje się z wykonania odwodnienia w postaci ścieków korytkowych zlokalizowanych za obrzeżem chodnika. Tym samym rezygnuje się z wykonania wpustów deszczowych (kratek ściekowych) nr kr13 oraz kr14.

13. Uwagi

- wszelkie roboty ziemne należy wykonywać zgodnie z normą PN-S-02205 (p. 11)
- konstrukcja nawierzchni winna być wykonana na podłożu sprowadzonym do kategorii G1, charakteryzującym się wartością wskaźnika zagęszczenia $Is \geq 1,03$ oraz wtórnym modułem zagęszczenia $E2 \geq 120$ MPa. (p. 11)
- użyte elementy betonowe winny być wibroprasowane (p. 11)

- wszystkie media istniejące w rejonie projektowanych i modernizowanych nawierzchni winny być zabezpieczone zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez odpowiednich Administratorów (p. 11) zmiana lokalizacji uzbrojenia podziemnego wynikająca z korekty rozwiązania sytuacyjnego przebiegu ścieżki rowerowej ciągu pierwszego winna zostać naniesiona na dokumentacji powykonawczej. Wszelkie zmiany przebiegu uzbrojenia podziemnego w pozostałym zakresie winny być zgodne z warunkami technicznymi wydanymi przez gestorów sieci.
- wszelkie prace budowlane, będą wykonywane ręcznie lub przy użyciu specjalistycznego sprzętu budowlanego, zgodnie ze sztuką inżynierską i obowiązującymi przepisami oraz przez specjalistyczną firmę, a nadzór i kierownictwo robót posiadać będzie wymagane prawem budowlanym uprawnienia. (p. 11)
- Włączenia przykanalików kr1 – kr 7 oraz kr 12 do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej zaprojektowano jako nowe. Na etapie wykonania prac budowlanych po uprzednim zinwentaryzowaniu istn. włączeń do studni rewizyjnych na ko600/900 w przypadku ich korzystnego położenia należy wykorzystać je do wprowadzenia projektowanych przykanalików. Włączenia przykanalików kr1 – kr 7 oraz kr 12 do istniejącej kanalizacji ogólnospławnej zaprojektowano jako nowe (rezygnuje się z wykonania przykanalików kr13 oraz kr14).
- Drzewa zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie realizowanej infrastruktury drogowej i towarzyszącej winny zostać bezwzględnie zabezpieczone poprzez montaż elementów chroniących ich system korzeniowy. Szczegółową technologię i zakres zabezpieczenia systemu korzeniowego drzewostanu zlokalizowanego w obszarze prowadzenia robót W tym układzie korzeniowego kolidujący z przebiegiem ścieżki rowerowej bądź w ciągu pierwszego Wykonawca zobowiązany jest opracować i przedstawić do formalnego uzgodnienia przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie. Zabezpieczenie w obszarze chodnika bądź ścieżki rowerowej należy wykonać w sposób zapewniający ciągłość ruchom rowerzystów i pieszych
- Wszelkie prace związane z lokalizacją nowej infrastruktury podziemnej w zasięgu systemów korzeniowych istniejących drzew należy przeprowadzić wyłącznie z wykorzystaniem metod bezwykopowych (metoda przecisku lub przewiertu sterowanego)