



IP.452.129.1.2024

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania inwestycyjnego pn.: "Budowy ścieżki rowerowej łączącej Al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską"

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie koncepcji połączenia pieszo – rowerowego w ciągu Al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską na odcinku o długości ok 3200 m wraz z zapewnieniem prawidłowego odwodnienia i oświetlenia.

I. Informacja dot. części drogowej

1. Ulica Ujastek Mogiński jest drogą publiczną o kategorii powiatowej, natomiast ulica Igołomska i Ptaszyckiego są drogami publicznymi o kategorii krajowej.
2. W obszarze objętym opinią częściowo obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Dolina Dłubni - Mogiła”. Projektowane rozwiązania winny być zgodne z ustaleniami ww. planu.
3. Na części terenu planowanego przebiegu ścieżki rowerowej obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego *Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A* podobszar 191 i 195 zatwierdzony uchwałą CIX/2894/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 września 2018 r. tj.:
 - a) Kopiec Wandy z relikdami fortu Wanda z pomnikiem Orła zlokalizowanym na działce ewidencyjnej nr 35/3 obręb Nowa Huta objęty ochroną konserwatorską, wpisany do rejestru zabytków archeologicznych wraz z otoczeniem, na którym zostały wyznaczone tereny zieleni urządzonej o symbolu 191.ZP.1 o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępne parki,
 - b) Fort 49 ½ „Mogiła” na działce nr 41 obręb 20 Nowa Huta objęty ochroną konserwatorską wpisany do rejestru zabytków, na którym zostały wyznaczone tereny zieleni urządzonej o symbolu 195.ZPf.1 o podstawowym przeznaczeniu pod zielenią towarzyszącą obiektom fortecznym.
4. Parametry techniczne planowanej ścieżki rowerowej (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), należy projektować zgodnie z:
 - a) *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518);*
 - b) *Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa*” przyjętymi do stosowania Zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r.
 - c) *Standardami Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków – przyjętymi do stosowania Zarządzeniem nr 1163/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 28 kwietnia 2023 r*
5. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych wszystkich elementów dróg. Analizy wymagają istniejące parametry dróg w tym skrzyżowań/włączeń. Przedmiotowe zadanie może wiązać się koniecznością doprowadzenia istniejących parametrów dróg, skrzyżowań/włączeń do normatywnych.
6. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe do:
 - stanu istniejącego;
 - oraz będącej w trakcie realizacji budowy Trasy S-7 oraz ul. Igołomskiej;przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia dróg i terenu przyległego.
7. Zakres inwestycji należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego i rowerowego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi/rowerowymi (stosownie do potrzeb).
8. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności i przejeźdności.
9. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić ewentualną przebudowę istniejących dojeżdż i jazdów, w celu dostosowania wysokościowego do projektowanych elementów.

10. W przypadku występowania wysokich nasypów w obszarze planowanej inwestycji wskazane jest zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń dla ruchu rowerowego i pieszego (poręcze, bariery).
11. Konstrukcje nawierzchni powinny być projektowane w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności, jednocześnie powinny uwzględnić uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich.
12. W przypadku konieczności budowy/przebudowy obiektów inżynierskich uzyskać opinię Działu Utrzymania Obiektów Inżynierskich (UN) oraz zarządcy cieków wodnych.
13. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i powinny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych zgodnie ze Standardami Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków obowiązujących od kwietnia 2023 r.
14. Ponadto należy:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: audytu rowerowego, ZZM (w przypadku kolizji z istniejącą zielenią) oraz odpowiednich Rad Dzielnic – przed uzgodnieniem projektu architektoniczno - budowlanego,
 - b) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci,
 - c) uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia,
 - d) uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne,
 - e) o pozostałe wytyczne dla przedmiotowego zadania należy wystąpić do odpowiednich pod względem kompetencji działów merytorycznych,
15. Zapewnić prawidłowe odwodnienie inwestycji na warunkach Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.
16. Zapewnić prawidłowe oświetlenie inwestycji na warunkach ZDMK.
17. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

II. Informacja dot. oznakowania

1. Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,25-1,5 mm, krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywinicie. Każdy powtarzalny symbol znaku lub tablicy musi być wykonany metodą sitodruku przy użyciu farb transparentnych odpowiednich dla typu i rodzaju folii odblaskowej.
2. Wielkość tarcz znaków zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach / Dz. U. Nr 220 z 2003 r. poz. 2181 z późniejszymi zmianami/*
3. Lico znaku z folii odblaskowej typu II mikropryzmatycznej (preferowana folia pryzmatyczna III generacji) z minimalnym współczynnikiem odblaskowości dla folii białej na poziomie 250 cg/Lux/m² - wykonanej z jednego kawałka folii. Na wszystkie elementy znaku wymagana jest 10 letnia gwarancja.
4. Tarcze znaków należy wyposażyć w poprzeczne profile montażowe służące do mocowania uchwytów uniwersalnych na dowolną średnicę słupka, lub taśm stalowych nierdzewnych. Wszystkie elementy łączeniowe i mocujące tarcze znaków do konstrukcji wsporczych lub innych konstrukcji mają być zabezpieczone przed korozją metodą ocynkowania.
5. Każdy znak drogowy (tarcza, tabliczka i tablica) ma posiadać na tylnej powierzchni:
 - typ folii,
 - miesiąc i rok produkcji,
 - nazwę, znak handlowy i inne oznaczenia identyfikujące producenta lub dostawcę jeśli nie jest producentem,
 - numer umowy na podstawie której oznakowanie zostało wbudowane
 - znak budowlany B
6. Słupki z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie, grubość ścianki min. 2,9 mm powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana.
7. Na nowej nawierzchni (przed upływem 1 miesiąca) należy wykonać docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowo (warstwą grubości od 0,3 mm do 0,8 mm), natomiast docelowo po upływie około 1 miesiąca należy wykonać oznakowanie grubowarstwowe chemoutwardzalne, o grubości od 1,8 mm

do 3,0 mm. W czasie wykonywania oznakowania poziomego zaleca się, aby temperatura nawierzchni i powietrza wynosiła co najmniej 5°C, a wilgotność względna powietrza powinna wynosić co najwyżej 85%. Oznakowanie poziome powinno być wykonane zgodnie z zaleceniami producenta. Technologie wykonania oznakowania poziomego na ścieżce rowerowej należy uzgodnić z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie. Jeżeli ww. Zarząd nie określi warunku to oznakowanie poziome należy wykonać w technologii REMO2000 – flex lub równoważnej.

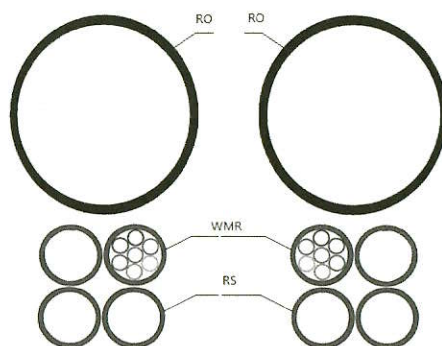
8. Każdy słupek przeszkodowy (konstrukcyjny) do U-5, słupek pod tablicę U-6 na projektowanych wyspach mają zostać zamocowane w fundamencie stalowym pod znaki drogowe tzw. gniazda do łatwego montażu.
9. Nie dopuszcza się montażu słupków pod znaki oraz słupków blokujących w wydzielonym terenie zielonym, klombie który jest przeważnie zlokalizowany w ciągu pieszym.

Wszelkie materiały budowlane powinny posiadać właściwe aprobaty techniczne lub Krajowe Oceny Techniczne na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2004 r. w sprawie aprobat technicznych oraz jednostek organizacyjnych do ich wydawania (Dz.U. nr 249, poz. 2497 ze zm.) lub Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie krajowych ocen technicznych. Na użyte materiały powinna zostać dołączona deklaracja właściwości użytkowych wraz z instrukcją montażu producenta.

III. Informacja techniczna w zakresie infrastruktury teletechnicznej

1. Dla w/w koncepcji należy zaprojektować kanalizację koordynacyjną która połączy istniejący kanał koordynacyjny od ul. Igołomskiej z Al. Solidarności.
2. Należy zaprojektować kanalizację koordynacyjną wzdłuż drogi o profilu minimum 3x110 z możliwością wykorzystania istniejącej trasy kanalizacji koordynacyjnej 2x110 znajdującej się wzdłuż ul. Igołomskiej od ul. Giedroycia w kierunku wschodnim jeżeli będzie się ona pokrywała z projektowaną trasą.
3. Kanalizacja koordynacyjna musi być zaprojektowana z nawiązaniem do istniejącego kanału koordynacyjnego przy ul. Igołomskiej. Jeżeli będzie zbliżenie do kanału Koordynacyjnego wzdłuż ul. Ptaszyckiego w okolicy ul. Bardosa to kanał ten powinien nawiązywać się do niego. Istnieje możliwość wykorzystania istniejącej trasy przy zachowaniu minimalnego profilu.
4. Należy wzdłuż trasy projektowanej kanalizacji koordynacyjnej zaprojektować kabel światłowodowy 24J w wykonaniu gryzonioodpornym zakończony na przełącznicach światłowodowych w szafach teletechnicznych w lokalizacjach które należy uzgodnić z działem infrastruktury teletechnicznej UI ZDMK. Należy również zaprojektować w w/w lokalizacjach (węzły) switche światłowodowe, a na skrzyżowaniach dróg zaprojektować monitoring drogowego.
5. Wzdłuż trasy projektowanej ścieżki rowerowej łączącej Al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską należy zaprojektować **Kanał Technologiczny** o profilu KTu2.

Kanał technologiczny KTu2 tj. ciąg złożony z modułu dwóch rur RO 125/108 (średnica zewn. / średnica wewn.), sześciu rur RS40/3,7 mm i dwóch prefabrykowanych wiązek mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm. Trasa projektowanego kanału, powinna przebiegać w granicach zadania. Kanał powinien być zakończony studniami kablowymi, zlokalizowanymi tuż przy granicy kończącej opracowanie. Średnice kanalizacji mogą ulec zmianie, w zależności od ilości, typu i przekroju żył istniejącego okablowania operatorów, do ułożenia w kanale technologicznym.



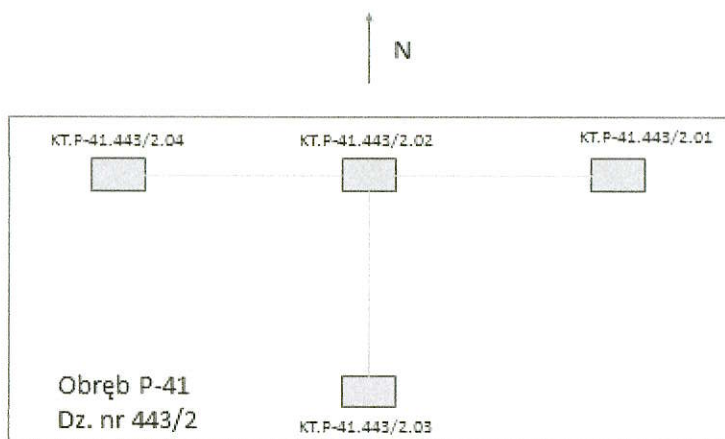
- kanał technologiczny, powinien spełniać warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne oraz wytyczne dla projektantów umieszczone na stronie zdmk.krakow.pl.
- pod nowo budowaną drogą, należy zaprojektować kanały technologiczne przepustowe, zakończone studniami kablowymi (jako odejścia od głównej trasy kanału technologicznego),
- otwory rur zabezpieczyć uszczelkami wielokrotnego użytku w studniach kablowych,
- po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów,
- wszelkie połączenia kanalizacji, powinny być wykonane w studniach kablowych,
- maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi, powinny wynosić 100m,
- na trasie kanalizacji, zastosować studnie nie mniejsze niż SK-2,
- elementy metalowe studni, wykonać ze stali ocynkowanej ogniowo,
- wywietrzniki na pokrywach studni kanału technologicznego, powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”,
- nad kanalizacją umieścić taśmę ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”. Końce taśmy powinny znajdować się w studniach kablowych,
- wprowadzić numery studni zgodnie z poniższym schematem:

Typ kanału (KT lub KK) . nazwa obrębu (P-41) . numer działki na której studnia jest zlokalizowana (443/2) . kolejny numer studni (np. 01) (pierwsza studnia liczona od północy zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara). Dla każdej działki kolejny numer studni liczony oddzielnie.

Przykładowe numery studni:

KT.P-41.443/2.01

KT.P-41.443/2.02



W projekcie należy uwzględnić aktualne numery działek. Jeżeli w wyniku prowadzonej inwestycji, numeracja działek ulegnie zmianie, należy dokonać korekty na dokumentacji powykonawczej.

- do uzgodnionego projektu budowlano - wykonawczego a następnie do dokumentacji powykonawczej, dołączyć plik w jednym z następujących formatów: CSV, SHP, KML, GML, GeoJSON (najlepiej SHP) zawierający elementy liniowe i punktowe zaprojektowanej / wybudowanej infrastruktury w celu przekazania informacji dla Prezesa UKE zgodnie z Rozporządzeniem.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
tel. +48 12 616 70 00 (centrala) +48 12 616 75 55 (Centrum Sterowania Ruchem)
fax: +48 12 616 7417, sekretariat@zdmk.krakow.pl
31-586 Kraków ul. Centralna 53
ePUAP:/ZIKIT/SkrytkaESP
www.zdmk.krakow.pl

Główny Specjalista
Agata Przychadzka-Solarz

Główny Specjalista
Ewa Karoń



IP.452.129.1.2024

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania inwestycyjnego pn.: "Budowy ścieżki rowerowej łączącej Al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską"

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie koncepcji połączenia pieszo - rowerowego w ciągu Al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską na odcinku o długości ok 3200 m wraz z zapewnieniem prawidłowego odwodnienia i oświetlenia.

I. Informacja dot. części drogowej

1. Ulica Ujastek Mogiński jest drogą publiczną o kategorii powiatowej, natomiast ulica Igołomska i Ptaszyckiego są drogami publicznymi o kategorii krajowej.
2. W obszarze objętym opinią częściowo obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Dolina Dłubni - Mogiła”. Projektowane rozwiązania winny być zgodne z ustaleniami ww. planu.
3. Na części terenu planowanego przebiegu ścieżki rowerowej obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego *Dla wybranych* obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A podobszar 191 i 195 zatwierdzony uchwałą CIX/2894/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 września 2018 r. tj.:
 - a) Kopiec Wandy z relikdami fortu Wanda z pomnikiem Orła zlokalizowanym na działce ewidencyjnej nr 35/3 obręb Nowa Huta objęty ochroną konserwatorską, wpisany do rejestru zabytków archeologicznych wraz z otoczeniem, na którym zostały wyznaczone tereny zieleni urządzonej o symbolu 191.ZP.1 o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępne parki,
 - b) Fort 49 ½ „Mogiła” na działce nr 41 obręb 20 Nowa Huta objęty ochroną konserwatorską wpisany do rejestru zabytków, na którym zostały wyznaczone tereny zieleni urządzonej o symbolu 195.ZPf.1 o podstawowym przeznaczeniu pod zielenią towarzyszącą obiektom fortecznym.
4. Parametry techniczne planowanej ścieżki rowerowej (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), należy projektować zgodnie z:
 - a) *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518);*
 - b) *Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa* przyjętymi do stosowania Zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r.
 - c) *Standardami Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków - przyjętymi do stosowania Zarządzeniem nr 1163/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 28 kwietnia 2023 r*
5. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych wszystkich elementów dróg. Analizy wymagają istniejące parametry dróg w tym skrzyżowań/włążeń. Przedmiotowe zadanie może wiązać się koniecznością doprowadzenia istniejących parametrów dróg, skrzyżowań/włążeń do normatywnych.
6. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe do:
 - stanu istniejącego;
 - oraz będącej w trakcie realizacji budowy Trasy S-7 oraz ul. Igołomskiej;przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia dróg i terenu przyległego.
7. Zakres inwestycji należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego i rowerowego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi/rowerowymi (stosownie do potrzeb).
8. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności i przejeźdności.
9. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić ewentualną przebudowę istniejących dojeżdż i jazdów, w celu dostosowania wysokościowego do projektowanych elementów.

10. W przypadku występowania wysokich nasypów w obszarze planowanej inwestycji wskazane jest zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń dla ruchu rowerowego i pieszego (poręcze, bariery).
11. Konstrukcje nawierzchni powinny być projektowane w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności, jednocześnie powinny uwzględnić uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich.
12. W przypadku konieczności budowy/przebudowy obiektów inżynierskich uzyskać opinię Działu Utrzymania Obiektów Inżynierskich (UN) oraz zarządcy cieków wodnych.
13. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i powinny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych zgodnie ze Standardami Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków obowiązujących od kwietnia 2023 r.
14. Ponadto należy:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: audytu rowerowego, ZZM (w przypadku kolizji z istniejącą zielenią) oraz odpowiednich Rad Dzielnic – przed uzgodnieniem projektu architektoniczno - budowlanego,
 - b) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci,
 - c) uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia,
 - d) uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne,
 - e) o pozostałe wytyczne dla przedmiotowego zadania należy wystąpić do odpowiednich pod względem kompetencji działów merytorycznych,
15. Zapewnić prawidłowe odwodnienie inwestycji na warunkach Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.
16. Zapewnić prawidłowe oświetlenie inwestycji na warunkach ZDMK.
17. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

II. Informacja dot. oznakowania

1. Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,25-1,5 mm, krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywinicie. Każdy powtarzalny symbol znaku lub tablicy musi być wykonany metodą sitodruku przy użyciu farb transparentnych odpowiednich dla typu i rodzaju folii odblaskowej.
2. Wielkość tarcz znaków zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach / Dz. U. Nr 220 z 2003 r. poz. 2181 z późniejszymi zmianami/*
3. Lico znaku z folii odblaskowej typu II mikropryzmatycznej (preferowana folia pryzmatyczna III generacji) z minimalnym współczynnikiem odblaskowości dla folii białej na poziomie 250 cg/Lux/m² - wykonanej z jednego kawałka folii. Na wszystkie elementy znaku wymagana jest 10 letnia gwarancja.
4. Tarcze znaków należy wyposażać w poprzeczne profile montażowe służące do mocowania uchwytów uniwersalnych na dowolną średnicę słupka, lub taśm stalowych nierdzewnych. Wszystkie elementy łączeniowe i mocujące tarcze znaków do konstrukcji wsporczych lub innych konstrukcji mają być zabezpieczone przed korozją metodą ocynkowania.
5. Każdy znak drogowy (tarcza, tabliczka i tablica) ma posiadać na tylnej powierzchni:
 - typ folii,
 - miesiąc i rok produkcji,
 - nazwę, znak handlowy i inne oznaczenia identyfikujące producenta lub dostawcę jeśli nie jest producentem,
 - numer umowy na podstawie której oznakowanie zostało wbudowane
 - znak budowlany B
6. Słupki z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie, grubość ścianki min. 2,9 mm powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana.
7. Na nowej nawierzchni (przed upływem 1 miesiąca) należy wykonać docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowe (warstwą grubości od 0,3 mm do 0,8 mm), natomiast docelowo po upływie około 1 miesiąca należy wykonać oznakowanie grubowarstwowe chemoutwardzalne, o grubości od 1,8 mm

do 3,0 mm. W czasie wykonywania oznakowania poziomego zaleca się, aby temperatura nawierzchni i powietrza wynosiła co najmniej 5°C, a wilgotność względna powietrza powinna wynosić co najwyżej 85%. Oznakowanie poziome powinno być wykonane zgodnie z zaleceniami producenta. Technologie wykonania oznakowania poziomego na ścieżce rowerowej należy uzgodnić z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie. Jeżeli ww. Zarząd nie określi warunku to oznakowanie poziome należy wykonać w technologii REMO2000 – flex lub równoważnej.

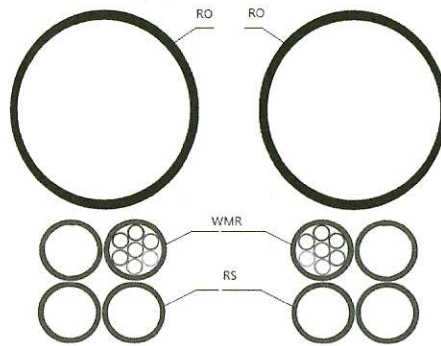
8. Każdy słupek przeszkodowy (konstrukcyjny) do U-5, słupek pod tablicę U-6 na projektowanych wyspach mają zostać zamocowane w fundamencie stalowym pod znaki drogowe tzw. gniazda do łatwego montażu.
9. Nie dopuszcza się montażu słupków pod znaki oraz słupków blokujących w wydzielonym terenie zielonym, klombie który jest przeważnie zlokalizowany w ciągu pieszym.

Wszelkie materiały budowlane powinny posiadać właściwe aprobaty techniczne lub Krajowe Oceny Techniczne na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2004 r. w sprawie aprobat technicznych oraz jednostek organizacyjnych do ich wydawania (Dz.U. nr 249, poz. 2497 ze zm.) lub Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie krajowych ocen technicznych. Na użyte materiały powinna zostać dołączona deklaracja właściwości użytkowych wraz z instrukcją montażu producenta.

III. Informacja techniczna w zakresie infrastruktury teletechnicznej

1. Dla w/w koncepcji należy zaprojektować kanalizację koordynacyjną która połączy istniejący kanał koordynacyjny od ul. Igołomskiej z Al. Solidarności.
2. Należy zaprojektować kanalizację koordynacyjną wzdłuż drogi o profilu minimum 3x110 z możliwością wykorzystania istniejącej trasy kanalizacji koordynacyjnej 2x110 znajdującej się wzdłuż ul. Igołomskiej od ul. Giedroycia w kierunku wschodnim jeżeli będzie się ona pokrywała z projektowaną trasą.
3. Kanalizacja koordynacyjna musi być zaprojektowana z nawiązaniem do istniejącego kanału koordynacyjnego przy ul. Igołomskiej. Jeżeli będzie zbliżenie do kanału Koordynacyjnego wzdłuż ul. Ptaszyckiego w okolicy ul. Bardosa to kanał ten powinien nawiązywać się do niego. Istnieje możliwość wykorzystania istniejącej trasy przy zachowaniu minimalnego profilu.
4. Należy wzdłuż trasy projektowanej kanalizacji koordynacyjnej zaprojektować kabel światłowodowy 24J w wykonaniu gryzonioodpornym zakończony na przełącznicach światłowodowych w szafach teletechnicznych w lokalizacjach które należy uzgodnić z działem infrastruktury teletechnicznej UI ZDMK. Należy również zaprojektować w w/w lokalizacjach (węzły) switche światłowodowe, a na skrzyżowaniach dróg zaprojektować monitoring drogowego.
5. Wzdłuż trasy projektowanej ścieżki rowerowej łączącej Al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską należy zaprojektować **Kanał Technologiczny** o profilu KTu2.

Kanał technologiczny KTu2 tj. ciąg złożony z modułu dwóch rur RO 125/108 (średnica zewn. / średnica wewn.), sześciu rur RS40/3,7 mm i dwóch prefabrykowanych wiązek mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm . Trasa projektowanego kanału, powinna przebiegać w granicach zadania. Kanał powinien być zakończony studniami kablowymi, zlokalizowanymi tuż przy granicy kończącej opracowanie. Średnice kanalizacji mogą ulec zmianie, w zależności od ilości, typu i przekroju żył istniejącego okablowania operatorów, do ułożenia w kanale technologicznym.



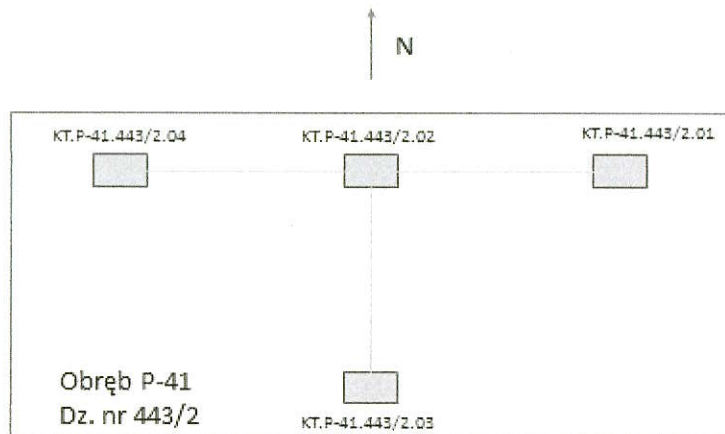
- kanał technologiczny, powinien spełniać warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne oraz wytyczne dla projektantów umieszczone na stronie zdmk.krakow.pl.
- pod nowo budowaną drogą, należy zaprojektować kanały technologiczne przepustowe, zakończone studniami kablowymi (jako odejścia od głównej trasy kanału technologicznego),
- otwory rur zabezpieczyć uszczelkami wielokrotnego użytku w studniach kablowych,
- po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów,
- wszelkie połączenia kanalizacji, powinny być wykonane w studniach kablowych,
- maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi, powinny wynosić 100m,
- na trasie kanalizacji, zastosować studnie nie mniejsze niż SK-2,
- elementy metalowe studni, wykonać ze stali ocynkowanej ogniowo,
- wywietrzniki na pokrywach studni kanału technologicznego, powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”,
- nad kanalizacją umieścić taśmę ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”. Końce taśmy powinny znajdować się w studniach kablowych,
- wprowadzić numery studni zgodnie z poniższym schematem:

Typ kanału (KT lub KK) . nazwa obrębu (P-41) . numer działki na której studnia jest zlokalizowana (443/2) . kolejny numer studni (np. 01) (pierwsza studnia liczona od północy zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara). Dla każdej działki kolejny numer studni liczony oddzielnie.

Przykładowe numery studni:

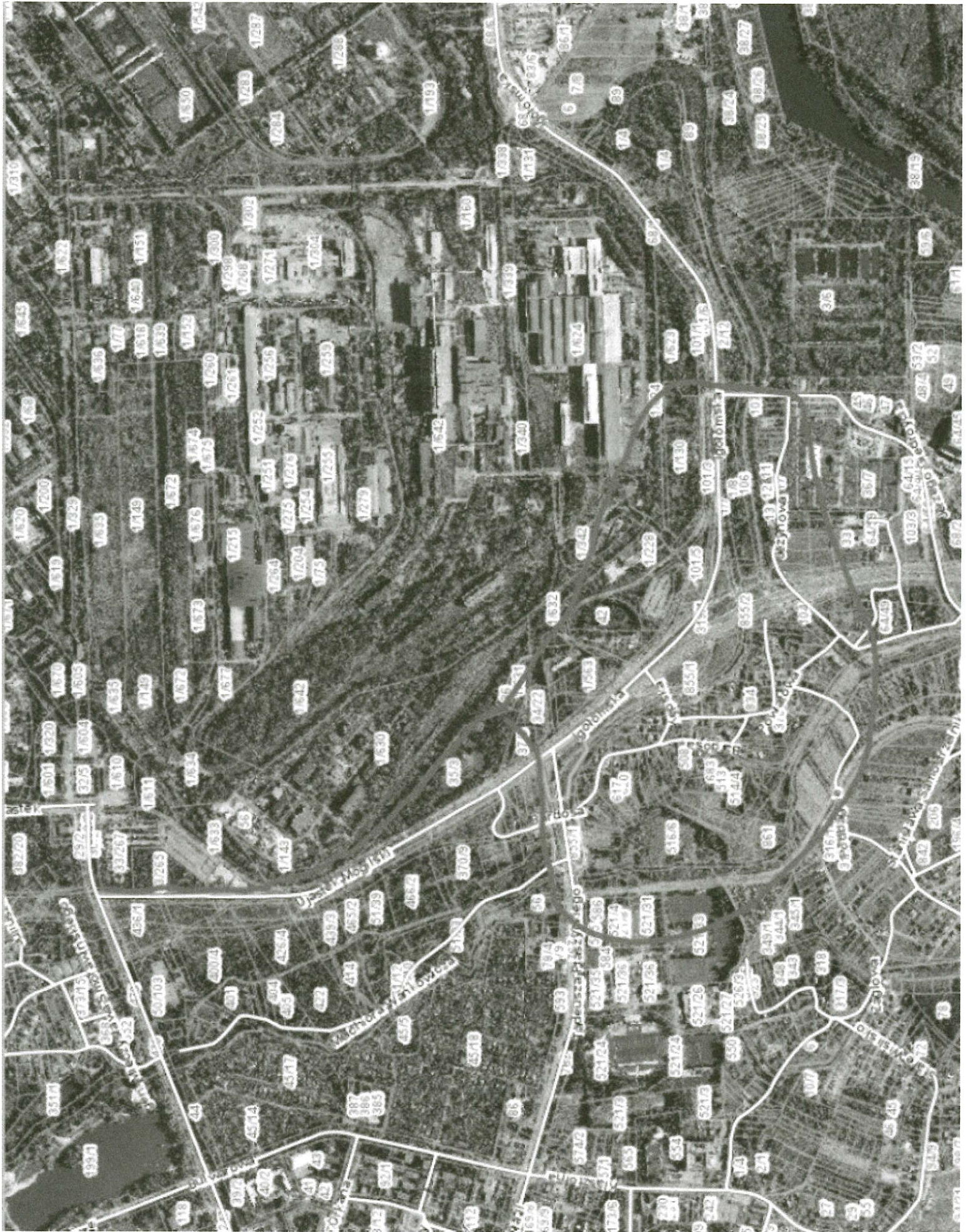
KT.P-41.443/2.01

KT.P-41.443/2.02



W projekcie należy uwzględnić aktualne numery działek. Jeżeli w wyniku prowadzonej inwestycji, numeracja działek ulegnie zmianie, należy dokonać korekty na dokumentacji powykonawczej.

- do uzgodnionego projektu budowlano – wykonawczego a następnie do dokumentacji powykonawczej, dołączyć plik w jednym z następujących formatów: CSV, SHP, KML, GML, GeoJSON (najlepiej SHP) zawierający elementy liniowe i punktowe zaprojektowanej / wybudowanej infrastruktury w celu przekazania informacji dla Prezesa UKE zgodnie z Rozporządzeniem.





**Dział Przygotowania Inwestycji
Zarządu Dróg Miasta Krakowa**

Dotyczy: warunków technicznych dla koncepcji budowy ścieżki rowerowej łączącej al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską.

Dział Warunków Zarządu Dróg Miasta Krakowa w ramach swoich kompetencji niniejszym informuje. Na części terenu planowanego przebiegu ścieżki rowerowej obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego *Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa - etap A* podobszar 191 i 195 zatwierdzony uchwałą CIX/2894/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 września 2018 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego z dnia 3 października 2018 r., poz. 6561.), tj.:

- 1) Kopiec Wandy z relikdami fortu Wanda z pomnikiem Orła zlokalizowanym na działce ewidencyjnej nr 35/3 obręb 20 Nowa Huta objęty ochroną konserwatorską, wpisany do rejestru zabytków archeologicznych wraz z otoczeniem, na którym zostały wyznaczone tereny zieleni urządzonej o symbolu 191.ZP.1 o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępne parki,
- 2) Fort 49 ½ „Mogiła” na działce nr 41 obręb 20 Nowa Huta objęty ochroną konserwatorską wpisany do rejestru zabytków, na którym zostały wyznaczone tereny zieleni urządzonej o symbolu 195.ZPf.1 o podstawowym przeznaczeniu pod zielenią towarzyszącą obiektom fortecznym.

W rejonie planowanej ścieżki rowerowej nie zostały podpisane z inwestorami umowy o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej w ramach art. 16 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. 2023 poz. 645 ze zm.).

Należy jednak zwrócić uwagę, że na przedmiotowym terenie przystąpiono do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru *Kombinat* oraz obszaru *Mogiła-Wschód*.

Nadmieniamy również, że w obszarze jest procedowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad inwestycja polegająca na budowie drogi ekspresowej S7.

Z-ca Kierownika
Działu Warunków
Joanna Kucharska
Joanna Kucharska

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x aa RW

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
tel. +48 12 616 70 00 (centrala) +48 12 616 75 55 (Centrum Sterowania Ruchem)
fax: +48 12 616 7417, sekretariat@zdmk.krakow.pl
31-586 Kraków ul. Centralna 53
ePUAP:/ZIKIT/SkrytkaESP
www.zdmk.krakow.pl

Inspektor
Joanna Kulak
Joanna Kulak

RU.461.1.87.2024

Kraków, 09.02.2024 r.

**Dział Przygotowania Inwestycji IP
w/m**

Dotyczy: wydania warunków technicznych w zakresie branży drogowej dla inwestycji pn.: "Budowy ścieżki rowerowej łączącej Al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską".

W odpowiedzi na maila z dnia 01.02.2024 r. w sprawie wydania warunków technicznych w zakresie branży drogowej dla budowy ścieżki rowerowej dla zamierzenia j.w. – zgodnie z załącznikiem graficznym – Dział Uzgodnień informuje, że:

1. Ulica Ujastek Mogilski jest drogą publiczną o kategorii powiatowej, natomiast ulica Igołomska i Ptaszyckiego są drogami publicznymi o kategorii krajowej.
2. W obszarze objętym opinią częściowo obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Dolina Dłubni - Mogiła”. Projektowane rozwiązania winny być zgodne z ustaleniami ww. planu.
3. Analizie tut. Działu nie podlegają własności działek, ich użytek oraz zajętości terenu.

Dział Uzgodnień podaje poniżej warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Parametry techniczne planowanej ścieżki rowerowej (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), należy projektować zgodnie z:
 - a) *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518);*
 - b) *Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa*” przyjętymi do stosowania Zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r.
2. W zakresie wymagań i przebiegu trasy rowerowej należy uzyskać opinię i warunki Zarządu Transportu Publicznego.
3. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych wszystkich elementów dróg. Analizy wymagają istniejące parametry dróg w tym skrzyżowań/włączeń. Przedmiotowe zadanie może wiązać się koniecznością doprowadzenia istniejących parametrów dróg, skrzyżowań/włączeń do normatywnych.
4. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe do:
 - stanu istniejącego;
 - oraz będącej w trakcie realizacji budowy Trasy S-7 oraz ul. Igołomskiej;przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia dróg i terenu przyległego.
5. Zakres inwestycji należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego i rowerowego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi/rowerowymi (stosownie do potrzeb).
6. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności i przejezdności.
7. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić ewentualną przebudowę istniejących dojazdów i zjazdów, w celu dostosowania wysokościowego do projektowanych elementów.
8. W przypadku występowania wysokich nasypów w obszarze planowanej inwestycji wskazane jest zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń dla ruchu rowerowego i pieszego (poręczce, bariery).

9. Konstrukcje nawierzchni powinny być projektowane w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności, jednocześnie powinny uwzględnić uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i ew. konserwatorskich.
10. W przypadku konieczności budowy/przebudowy obiektów inżynierskich uzyskać opinię Działu Utrzymania Obiektów Inżynierskich (UN) oraz zarządcy cieków wodnych.
11. Dla ew. obiektów inżynierskich należy zaprojektować zgodnie z wytycznymi określonymi w zał. Nr 7 do Zarządzenia Dyrektora ZIKIT nr 43/2017 z dn. 28.05.2017r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wytycznych w zakresie projektowania infrastruktury w ramach zadań realizowanych przez ZDMK ze zm. Przewidzieć zabezpieczenia pieszych i rowerzystów od strony obiektów inżynierskich.
12. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i powinny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych zgodnie ze Standardami Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków obowiązujących od kwietnia 2023 r.
13. Ponadto należy:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: audytu rowerowego, ZZM (w przypadku kolizji z istniejącą zielenią) oraz odpowiednich Rad Dzielnic – przed uzgodnieniem projektu architektoniczno - budowlanego,
 - b) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci,
 - c) uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia,
 - d) uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne,
 - e) o pozostałe wytyczne dla przedmiotowego zadania należy wystąpić do odpowiednich pod względem kompetencji działów merytorycznych,
 - f) analizie tut. Działu nie podlegają własności działek, ich użytek oraz zajętości terenu.
14. Zapewnić prawidłowe odwodnienie inwestycji na warunkach Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.
15. Zapewnić prawidłowe oświetlenie inwestycji na warunkach ZDMK.
16. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

Otrzymują:

1 x IP (mail) bez załącznika
1 x RU a/a (ID: 3323113)



Kraków, 4 marca 2024 r.

TRZ.410.27.2024

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Odpowiedź na pismo

Dotyczy Opracowania koncepcji dla budowy ścieżki rowerowej, łączącej al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską
Data pisma 5.02.2024 r.
Data wpływu 5.02.2024 r.
Znak sprawy IP.452.129.1.2024

Szanowni Państwo,

w nawiązaniu do przesłanego pisma, przekazujemy następujące informacje.

W zakresie prowadzenia ruchu Komunikacji Miejskiej w Krakowie:

1. Projektowane rozwiązania nie mogą wpływać na funkcjonalność i pojemność pętli tramwajowej Kopiec Wandy.
2. Prowadzenie drogi dla rowerów nie może negatywnie wpływać na dojście do przystanków KMK, w szczególności w zakresie szerokości ciągów pieszych oraz wydłużenia drogi dojścia do przystanku.
3. Drogę dla rowerów oraz ciągi piesze należy projektować za peronami przystankowymi i wiatami, nie dopuszcza się prowadzenia ruchu rowerowego przez peron np. poprzez wspólny ciąg pieszo-rowerowy. W przypadku prowadzenia drogi dla rowerów bezpośrednio za wiatą przystankową należy w linii tylnej ściany wiaty przystankowej zaprojektować bariero-siedziska. Ich lokalizacja nie może uniemożliwiać dostępu (otwarcia) do gablot reklamowych wiaty przystankowej oraz utrzymania wiaty.
4. W przypadku ingerencji w perony przystankowe należy wziąć pod uwagę konieczność dostosowania ich do stosowanego w mieście standardu - wymiana nawierzchni peronów, zapewnienie krawężników peronowych typu kassel-kerb, pasów ostrzegawczych dla osób z dysfunkcjami wzroku, wiat przystankowych.
5. Wnioskujemy, aby w razie konieczności możliwe było rozszerzenie zakresu prac projektowych o np. przebudowę zatok lub peronów przystankowych, elementów infrastruktury technicznej, wiat przystankowych itp., ze względu na możliwość pojawienia się przesłanek, które na obecnym etapie nie mogły zostać uwzględnione, a rozszerzenie zakresu będzie konieczne dla zapewnienia ciągłości lub spójności projektowanej infrastruktury z istniejącą.

W zakresie mobilności aktywnej:

6. W celu zapewnienia połączenia rowerowego pomiędzy al. Solidarności a ul. Ptaszyckiego i ul. Igołomską należy przeanalizować możliwość realizacji dwóch wskazanych na poniższym szkicu wariantów.



Wariant 1 (zielony) - ruch rowerowy prowadzić układem dróg dojazdowych od ul. Ptaszyckiego (wraz z przejazdem przez ul. Ptaszyckiego), następnie pod istniejącym obiektem w ciągu S7. Od obiektu do skrzyżowania ul. Igołomskiej z ul. Giedroycia przewidzieć budowę drogi dla rowerów o szerokości użytkowej min. 2.5 m. zlokalizowanej po północnej stronie cieku wodnego. Infrastrukturę dowiązać do drogi dla rowerów (ddr) realizowanej w ramach rozbudowy ul. Igołomskiej.

Wariant 2 (różowy)- ruch rowerowy prowadzić układem dróg dojazdowych, następnie pod obiektem w ciągu S7 w śladzie istniejącej drogi gruntowej do ul. Giedroycia i dalej wzdłuż ul. Giedroycia (konieczne jest uwzględnienie w zakresie zadania budowy obiektu nad ciekiem wodnym). Infrastrukturę należy dowiązać do ddr realizowanej w ramach rozbudowy ul. Igołomskiej.

7. Dla obu wariantów należy uwzględnić wykonanie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Ptaszyckiego przy skrzyżowaniu z ul. Bardosa w celu dowiązania od strony północnej projektowanych ciągów do infrastruktury zaprojektowanej w ramach zadania inwestycyjnego związanego z budową drogi ekspresowej S7 pn. Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Moczydło (granica z woj. świętokrzyskim) – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków (do węzła "Igołomska"): Odcinek III: węzeł "Widoma" (bez węzła) – Kraków (z włączeniem do węzła "Igołomska") W ramach powyższego przewidziane jest wykonanie połączenia dla ruchu rowerowego pomiędzy al. Solidarności a ul. Ptaszyckiego, poprzez fragment ciągu pieszo-rowerowego, który łączyć będzie al. Solidarności z projektowaną

drogą dojazdową DD-24, a następnie przez drogę dojazdową DD-24, która dochodzić będzie do ul. Bardosa, tym samym zapewniając ciągłość połączenia z istniejącą ul. Tadeusza Ptaszyckiego.

Dokumentacja dla wskazanej inwestycji w wersji opiniowanej przez Zespół Zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, powołany „Zarządzeniem Nr 2376/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20.09.2019r. wraz z wydanymi opiniami dostępna jest pod linkiem <https://ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/budowa-drogi-ekspersowej-s7> .

8. Wykonanie przedmiotowego przejazdu, jest konieczne dla zapewnienia ciągłości infrastruktury dla rowerzystów i było już wskazywane do uwzględnienia podczas opiniowania dokumentacji projektowej dla „Obsługi komunikacyjnej planowanej inwestycji przy ul. Ptaszyckiego na działkach nr 584, 585, 586, 521/4, 521/8 obr. 46 Nowa Huta. Planowana budowa zjazdu na teren inwestycji a także budowa zawrotki na wysokości ul. Bardosa i przebudowa chodnika i ścieżki rowerowej”.
Uwaga o treści „Przy skrzyżowaniu z ul. Bardosa należy wykonać przejazd dla rowerzystów po wschodniej stronie istniejącego przejścia dla pieszych w celu dowiązania projektowanej ddr z infrastrukturą po przeciwnej stronie ul. Ptaszyckiego. W opinii Zespołu należy przewidzieć osygnalizowanie układu z uwagi na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów (przejście z przejazdem przez dwa pasy ruchu w jednym kierunku), proponowane rozwiązanie ze słuzą nie jest dopuszczalne...”, została wskazana w piśmie znak: TA.464.1.152.2021 z dnia 5 stycznia 2022 r. należy zweryfikować czy uwaga została uwzględniona w ostatecznej wersji dokumentacji i na jakim etapie zaawansowania jest przedmiotowa inwestycja.
9. Niezależnie od wariantu 1 lub 2 wzdłuż projektowanej ddr należy zaprojektować ciąg pieszy o szerokości użytkowej dostosowanej do prognozowanego natężenia ruchu min. 2.0 m., dowiązany na końcach zakresu do istniejących ciągów pieszych lub poboczy.
10. W celu zapewnienia infrastruktury rowerowej po wschodniej stronie ul. Ujastek Mogilski należy zaprojektować drogę dla rowerów o szerokości użytkowej min. 2.5 m i ciąg pieszy o szerokości dostosowanej do prognozowanego natężenia ruchu min. 2.0 m. pomiędzy ul. Igołomską (z ul. Giedroycia) a al. Solidarności (dowiązać do przejazdu przy skrzyżowaniu z ul. Ujastek Mogilski). Postulujemy zapewnienie pasa zieleni izolacyjnej pomiędzy jezdnią a ddr o szerokości min. 1.0 m.
11. W zakresie należy uwzględnić dojazd do Kopca Wandy.
12. W rejonie Kopca przewidzieć montaż stojaków rowerowych, ilość powinna odpowiadać prognozowanemu zapotrzebowaniu. Należy zastosować wzór stojaka zgodny ze „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” [1] - w załączeniu przekazujemy wytyczne opracowane przez ZTP (załącznik nr 1).
13. Na przejazdach (w miejscach dowiązania do istniejącej krawędzi jezdni) zastosować krawężniki z odkryciem „0” cm, bez uskoków.
14. Włączenia i wyłączenia ddr do i z ruchu ogólnego w tym długość powierzchni przeplatania projektować zgodnie z przyjętymi Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej [1].
15. Należy zapewnić:
 - a. nawierzchnię bezfazową projektowanych ciągów pieszych i asfaltową rowerowych,

- b. spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej, projektowanej oraz planowanej w ramach innych opracowań infrastruktury w szczególności w zakresie dowiązania sytuacyjno wysokościowego,
 - c. ciągłość ruchu pieszego i rowerowego,
 - d. prawidłowe odwodnienie i oświetlenie obszaru objętego zakresem opracowania, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężać użytkowej szerokości projektowanych ciągów,
 - e. widoczność w punktach kolizji dla wszystkich uczestników ruchu,
 - f. automatyczną detekcję przed przejazdami dla rowerzystów,
 - g. usunięcie ewentualnych kolizji z istniejącym uzbrojeniem.
16. Projektowane elementy infrastruktury pieszej powinny spełniać Standardy Infrastruktury Pieszego Miasta Krakowa [2] oraz Standardy Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków [3].
17. Dla infrastruktury rowerowej zastosować rozwiązania wg Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa [1] (m.in. nawierzchnia asfaltowa, rozdział pomiędzy ddr i cp z dwóch rzędów kostki ułożonej pod kątem, wartości tukiów poziomych ddr, włączenia i wyłączenia ddr do i z ruchu ogólnego).
18. Dla opracowania projektowego należy uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu [4].

W zakresie Systemu Informacji Miejskiej (SIM):

19. Informujemy, że na obszarze objętym inwestycją znajduje się oznakowanie ulicowe (niebieskie tablice) [5], które w przypadku zajścia kolizji z projektowaną infrastrukturą należy przenieść w miejsce maksymalnie zbliżone do pierwotnych lokalizacji.
20. Dodatkowo na obszarze inwestycji znajdują się także nośniki SIM [6], tj.: beżowe tablice z nazwami ulic, tablice informacji kierunkowej dla ruchu kołowego oraz tablica wjazdowa do miasta. Na etapie opracowywania wariantowej koncepcji należy uwzględnić lokalizację ww. nośników na mapach, tak aby uniknąć kolizji projektowanej infrastruktury. W przypadku braku możliwości ominięcia elementów SIM należy zaprojektować ich nowe lokalizacje, które muszą uzyskać zgodę ZTP. Ponadto na etapie wykonawczym należy nawiązać kontakt z ZTP celem omówienia ewentualnego: demontażu, zabezpieczenia nośników na czas robót, ich późniejszego montażu oraz przejęcia gwarancji na nośniki SIM.

W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:

- telefonicznie – pod numerem 12 616 86 64 (sprawę prowadzi: Paweł Brzoskwinia)
- e-mailowo – sekretariat@ztp.krakow.pl
- osobiście – Sekcja TRZ, ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków, pokój 505

Z wyrazami szacunku,

Łukasz Franek

Dyrektor

Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie

/podpisano elektronicznie/

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.ztp.krakow.pl

Otrzymują:

1. Adresat (+ załącznik)
2. aa

Do wiadomości

1. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu, ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków, ir.umk@um.krakow.pl

Załączniki

1. Wytyczne dotyczące stosowania stojaków rowerowych.

Podstawa prawna

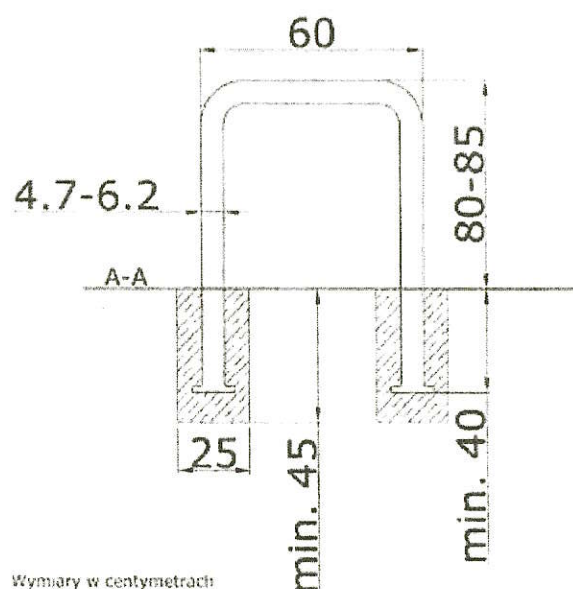
- [1] Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r.
- [2] Zarządzenie nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r.
- [3] Zarządzenie nr 1163/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 28 kwietnia 2023 r.
- [4] Zarządzenie nr 1283/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 maja 2023 r.
- [5] Uchwała nr 253/97 Zarządu Miasta Krakowa z dnia 17 marca 1997 r.
- [6] Zarządzenie nr 2260/2022 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 10 sierpnia 2022 r.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl
31-072 Kraków, ul. Wielopole 1
www.ztp.krakow.pl

Wytyczne dot. stosowania stojaków rowerowych

1. Stojaki rowerowe muszą spełniać następujące parametry techniczno - funkcjonalne:
 - Umożliwiać bezpieczne oparcie i przypięcie m.in. za pomocą U-locka (kłódka szklowa), co najmniej dwóch rowerów niezależnie od rozmiaru ramy, szerokości opony czy kształtu kierownicy.
 - Posiadać kształt odwróconej litery „U” uzyskany poprzez odpowiednio zagięty pojedynczy przekrój rurowy z zaokrąglonymi wierzchołkami, bez dodatkowych elementów zdobniczych i funkcjonalnych (np. zaczepów, uchwytów), zgodny z poniższym wzorem.
 - Być wykonane ze stali nierdzewnej, szlifowanej, o powłoce matowej.
 - Posiadać przekrój rurowy o średnicy pomiędzy 47 a 62 mm, grubość ścianki pomiędzy 2 a 3 mm.
 - Posiadać wysokość mierzoną od poziomu nawierzchni do szczytu: między 800 a 850 mm.
 - Być zamocowane za pomocą kotwienia w fundamencie betonowym na głębokość min. 400 mm.

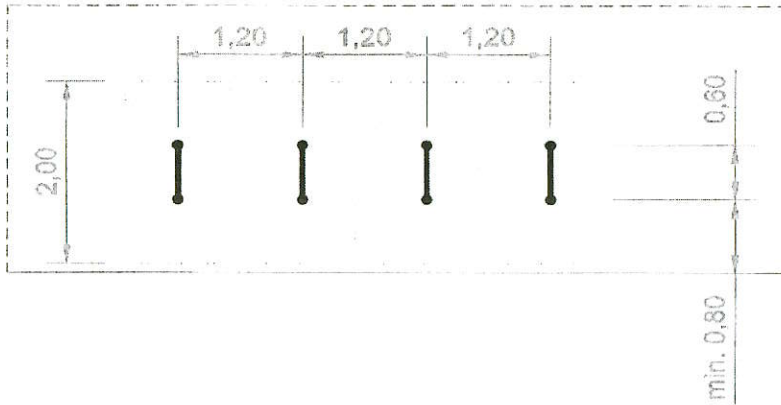
1. Wzór stojaka typu „U” z wymiarami i sposobem montażu.*)



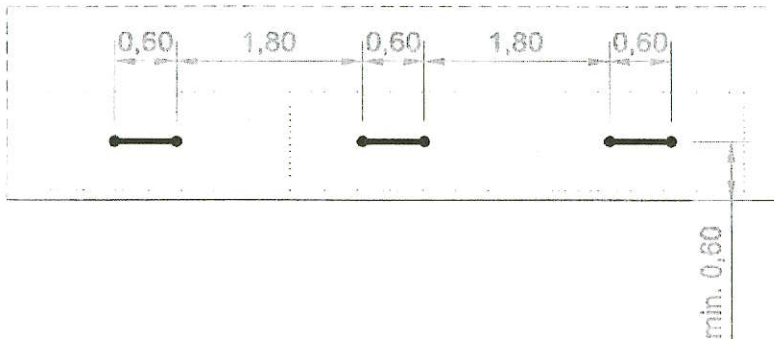
*) Źródło: Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa

2. Stojaki rowerowe należy lokalizować zgodnie z poniższymi zasadami.

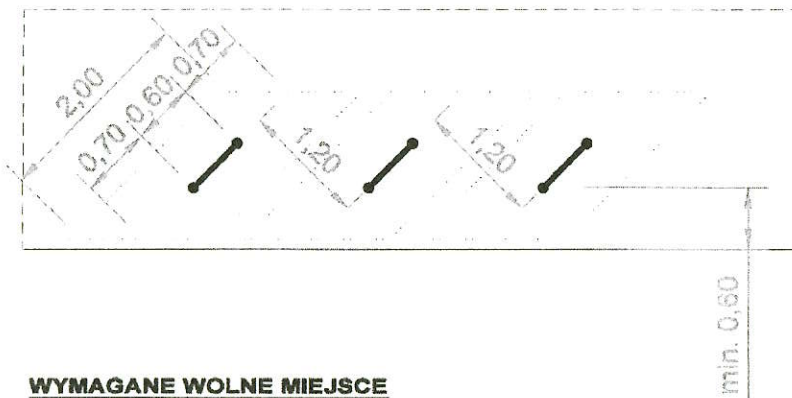
USYTUOWANIE STOJAKÓW PROSTOPADLE DO JEZDNI



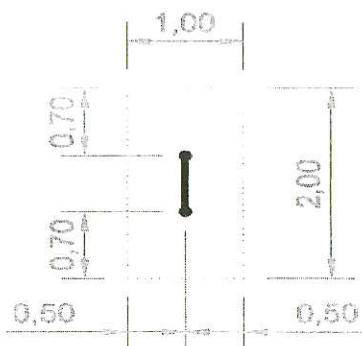
USYTUOWANIE STOJAKÓW RÓWNOLEGLE DO JEZDNI

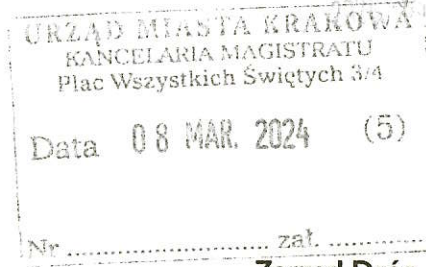


USYTUOWANIE STOJAKÓW SKOŚNIE DO JEZDNI



**WYMAGANE WOLNE MIEJSCE
NA ROWERY PRZY STOJAKU**





Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

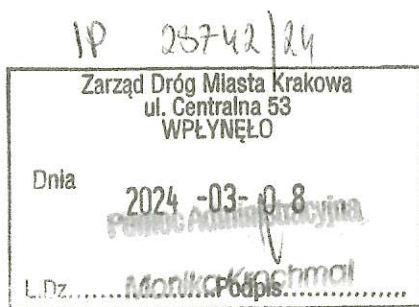
Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH W ZAKRESIE ODWODNIENIA DLA BUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ ŁĄCZĄCEJ AL. SOLIDARNOŚCI I UL. PTASZYCKIEGO Z UL. IGOŁOMSKĄ.

W odpowiedzi na pismo IP.452.129.1.2024 w sprawie warunków technicznych jw., Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w celu zapewnienia odwodnienia należy zastosować spadki poprzeczne i podłużne umożliwiające spływ powierzchniowy. Wody opadowe należy zagospodarować na terenie gminy tak, by nie zakłócać gospodarki wodnej sąsiednich działek. Wody opadowe mogą być zagospodarowane na terenach zieleni lub przejęte przez system odwodnienia ulic. Sposób odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej winien być przedstawiony w rozwiązaniu drogowym i ujęty w projekcie branży drogowej.

Otrzymują:

- ① x Adresat (bez załączników)
- 1 x aa (WEU)

z up. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
Barosz Paszkowski





Zarząd Inwestycji
Miejskich
w Krakowie

ZIM.IR.41.7.2024

Kraków, 7 lutego 2024 roku

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Wydział Przygotowania i Realizacji Inwestycji
<sekretariatdi@zdmk.krakow.pl>

Odpowiedź na pismo

Sprawa wydania warunków technicznych dla zadania pn. „Opracowanie koncepcji dla budowy ścieżki rowerowej łączącej al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską”
Data pisma 02.02.2024 r.
Data wpływu 05.02.2024 r.
Znak sprawy IP.452.129.1.2024

W odpowiedzi na ww. korespondencję informuję, że Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie nie realizuje, ani nie planuje realizacji inwestycji związanych z terenem, na którym zlokalizowane jest zadanie polegające na opracowaniu wariantowej koncepcji dla budowy ścieżki rowerowej łączącej al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską.

W związku z powyższym, nie wnoszę uwag do planowanego zakresu zadania.

Łukasz Szewczyk
Dyrektor
Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

Kraków, 12.02.2024 r.

Zarząd Dróg
Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

ODPOWIEDŹ NA PISMO

Dotyczy: Opracowanie koncepcji dla budowy ścieżki rowerowej łączącej al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską.

Znak sprawy: BP-05.6724.2.28.2024.MHO

Data pisma: 02.02.2024 r.

Data wpływu: 05.02.2024 r.

Wydział Planowania Przestrzennego informuje, że wskazany teren podlega ustaleniom następujących obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- "Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – ETAP A" (obszary: 191 i 195) zatwierdzonego Uchwałą Nr CIX/2894/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 września 2018 r. (Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego z dnia 3 października 2018 r., poz. 6561);

Tekst i rysunki planu znajdują się na stronie:
www.bip.krakow.pl/?dok_id=102579

- obszaru "Dolina Dłubni – Mogiła" zatwierdzonego Uchwałą Nr XLIX/619/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 27 sierpnia 2008 r. (Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego Nr 595, poz. 3915 z dnia 17 września 2008 r.);

Tekst i rysunki planu znajdują się na stronie:
www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=22269

- obszaru "Dolina Dłubni – Obszar Sportu I Rekreacji" zatwierdzonego Uchwałą Nr LXXXII/1077/09 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 października 2009 r. (Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego Nr 663, poz. 4983 z dnia 29 października 2009 r.);

Tekst i rysunki planu znajdują się na stronie:
www.bip.krakow.pl/?dok_id=26811

oraz znajduje się w granicach:

- sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Mogiła – Wschód" (Uchwała Nr CII/2778/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 21 grudnia 2022 r.);

Aktualne informacje na stronie:
www.bip.krakow.pl/?dok_id=162731

- sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Kombinat" (Uchwała Nr XIII/230/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 kwietnia 2019 r.).

Aktualne informacje na stronie:

www.bip.krakow.pl/?dok_id=108338



Signed by / Podpisano przez:

Tomasz Andrzej
Wadowski
Gmina Miejska Kraków
- Urząd Miasta
Krakowa

Date / Data: 2024-02-
12 12:48

Tomasz Wadowski
Kierownik Pracowni
Dokument podpisany elektronicznie

K.RPU.434.17.2024.KT

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

W odpowiedzi na pismo znak: IP.452.129.1.2024 z dnia 02.02.2024 r. w sprawie wydania warunków technicznych dla zadania pn.: „*Opracowanie koncepcji dla budowy ścieżki rowerowej łączącej al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską*” Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie informuje, że projektowana ścieżka rowerowa będzie przecinała swoim przebiegiem rzekę Dłubnię.

Zgodnie z mapami zagrożenia powodziowego, o których mowa w art. 169 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2023r., poz. 1478 z późn. zm.) fragment projektowanej inwestycji zlokalizowany będzie na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Dłubni, gdzie prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 10% (raz na 10 lat) oraz gdzie prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% (raz na 100 lat).

W przypadku budowy nowego obiektu mostowego, nie może on zawęzić istniejącego koryta ciekłu i powinien być zaprojektowany tak, aby zapewnić swobodny przepływ wód i spływ lodów w korycie ciekłu bez powodowania nadmiernego spiętrzenia wód, jak również nadmiernego rozmycia koryta ciekłu. Przyjęcie parametrów obiektu powinno zostać poprzedzone przeprowadzeniem obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych w oparciu o *Wytyczne obliczania światła drogowych mostów i przepustów hydraulicznych* rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu.

Ponadto w rejonie inwestycji rzeka Dłubnia posiada obustronne obwałowania. W związku z tym działania w obrębie inwestycji mogą wiązać się z koniecznością uzyskania decyzji zwalniającej z zakazów określonych w art. 176 ust. 1 ustawy *Prawo wodne*, w przypadku wykonywania robót lub czynności wpływających na szczelność lub stabilność wałów przeciwpowodziowych w obrębie korpusu oraz w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału, zarówno od strony odpowietrznej jak i odwodnej.

Przedłożone do zaopiniowania zamierzenie inwestycyjne będzie wymagało uzyskania stosownych uzgodnień i decyzji administracyjnych. W związku z powyższym właściwy organ PGW Wody Polskie zajmie stanowisko na etapie procedowania odpowiednich postępowań administracyjnych, po zapoznaniu się ze szczegółowymi rozwiązaniami dotyczącymi ww. inwestycji.

Zastępca Dyrektora ds. Ochrony
przed Powodzią i Suszą
Radosław Radoń
/dokument podpisany elektronicznie/

Otrzymują:
1. Adresat

KZ-03.4120.1.24.2024.JW+SP

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN. OPRACOWANIE KONCEPCJI DLA BUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ ŁĄCZĄCEJ AL. SOLIDARNOŚCI I UL. PTASZYCKIEGO Z UL. IGOŁOMSKĄ

W odpowiedzi na pismo ZDMK znak: IP.452.129.1.2024 z 02.02.2024 r. (data wpływu: 05.02.2024 r.) w sprawie jw., informuje że planowane zamierzenie zaznaczone w załączniku graficznym częściowo znajduje się na terenie układu urbanistycznego dzielnicy Nowa Huta, wpisanego do rejestru zabytków pod nr A-1132 decyzją z dn. 30.12.2004 r. Ponadto ww. inwestycja przebiega przez teren Kopca Wandy, wpisanego do rejestru zabytków pod nr C-2/M, decyzją z dn. 5.06.2009 r. oraz przez teren reliktu Traktu Sandomierskiego, ujętego w gminnej ewidencji zabytków i objętego ochroną konserwatorską.

Ponadto orientacyjny przebieg projektowanej ścieżki rowerowej znajduje się w rejonie fortu 49 1/2a Mogiła, wpisanego do rejestru zabytków pod nr A-105/M, decyzją z dn. 03.08.2007 r. oraz obiektów ujętych w gminnej ewidencji zabytków i objętych ochroną konserwatorską:

- kapliczka skrzynkowo-słupowa z rzeźbą, św. Jana Nepomucena i Matki Boskiej, na dz. nr 376, obr. 46 jedn. ewid. Nowa Huta,
- figura św. Floriana, na dz. nr 292/2, obr. 46 jedn. ewid. Nowa Huta,
- wartownia fortu nr 49 1/2a "Mogiła", na dz. nr 41, obr. 20 jedn. ewid. Nowa Huta.

Ww. inwestycja przebiega przez obszary na których obowiązują następujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:

- Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa - etap A-191 (Uchwała nr CIX/2894/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 września 2018 r.),
- Dolina Dłubni – Obszar sportu i rekreacji (Uchwała nr LXXXII/1077/09 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 października 2009 r.),
- Dolina Dłubni Mogiła (Uchwała nr XLIX/619/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 27 sierpnia 2008 r.);

Zamierzenie inwestycyjne znajduje się w strefie nadzoru archeologicznego. Ostateczne wytyczne w zakresie ewentualnego nadzoru archeologicznego mogą zostać wydane po przedłożeniu projektu technicznego inwestycji.

Projekt powinien być zgodny ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa oraz Standardami infrastruktury pieszej Miasta Krakowa z wyłączeniem fragmentu obejmującego Trakt Sandomierski oraz terenu otaczającego kopiec Wandy. Ewentualne przecięcie Traktu Sandomierskiego projektowaną ścieżką powinno zakładać zachowanie i konserwację istniejącej nawierzchni z kostek granitowych układanych

wachlarzykowo. Projektowana ścieżka w obrębie kopca Wandy powinna uwzględniać zalecenia studium historycznego pn. Opracowanie historyczne z wytycznymi konserwatorskimi kopca Wandy wraz z otoczeniem, autorstwa mgr Joanny Hiżyckiej i mgr Stanisława Sławińskiego z 2000 roku, tj. „można projektować w obrębie kopca dodatkowe ścieżki o nieutwardzonej nawierzchni, wykluczony asfalt i wylewki betonowe.” Biuro MKZ sugeruje wykonanie ścieżki nieutwardzonej, wodoprzepuszczalnej np.: typu HanseGrand.

Na obszarach objętych wpisem do rejestru zabytków wymagane jest uzyskanie pozwolenia MKZ na prowadzenie robót budowlanych. Przed opracowaniem projektu budowlanego zaleca się wyprzedzająco uzgodnić w Biurze MKZ projekt koncepcyjny planowanej inwestycji.

MIEJSKI KONSERWATOR
ZABYTEKÓW
Jerzy Zbiegień

Otrzymują:

① Adresat.
2. 2 x aa.

Urząd Miasta Krakowa
BIURO MIEJSKIEGO KONSERWATORA ZABYTEKÓW
tel. +48 12 616 65 00, fax +48 12 616 65 01, mkz@um.krakow.pl
31-144 Kraków, ul. Biskupia 18
www.krakow.pl



IR-01-2.7211.17.2024

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Dział Przygotowania Inwestycji
<sekretariat@zdmk.krakow.pl>

Dotyczy wydania warunków technicznych dla zadania pn.: „Opracowanie koncepcji dla budowy ścieżki rowerowej łączącej al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską”
Data pisma 02.02.2024 r.
Data wpływu 05.02.2024 r.
Znak sprawy IP.452.129.1.2024

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na korespondencję, w zakresie posiadanych kompetencji, przekazuję wytyczne dla budowy ścieżki rowerowej łączącej al. Solidarności i ul. Ptaszyckiego z ul. Igołomską.

- Jednostką odpowiedzialną za realizację miejskiej polityki pieszej oraz rowerowej, pozostaje Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie, od którego należy pozyskać opinię w sprawie.
- Należy zapewnić parametry techniczne projektowanego połączenia rowerowego zgodnie z obowiązującymi przepisami [1] oraz sztuką projektową, w szczególności z uwzględnieniem wytycznych rekomendowanych ministra właściwego ds. transportu (WR-D) dotyczących dróg oraz standardów przyjętych zarządzeniami Prezydenta Miasta Krakowa [2], [3], [4].
- Należy wykonać projekt koncepcyjny, na podstawie którego będzie możliwe sprawdzenie rozwiązań technicznych i możliwości wykonawczych, jak również określenie docelowych parametrów projektowanej infrastruktury.
- W celu przyspieszenia i usprawnienia prac na początkowym etapie opracowywania koncepcji, zasadne jest przedstawienie wstępnych propozycji wariantów możliwych rozwiązań, z których w ramach wewnętrznych konsultacji (opiniowania jednostek miejskich) winny zostać wybrane wynikowe warianty geometrii będące podstawą dalszych prac. Powyższe warianty winny stanowić również materiał, na bazie którego zostaną przeprowadzone konsultacje społeczne – tak, aby uniknąć szczegółowego projektowania rozwiązań, które w ramach wewnętrznych konsultacji zostaną odrzucone. Pozwoli to nie tylko na skrócenie czasu wykonywania projektu, lecz także na możliwość stopniowego odrzucania pojedynczych nieefektywnych rozwiązań bez odrzucania całych wariantów, uniknięcie wyznaczenia zamkniętego katalogu dopuszczalnych rozwiązań oraz intensyfikowanie prac w kierunku znalezienia optymalnego rozwiązania.

- Wzdłuż ulicy układu podstawowego objętej opracowaniem należy zaprojektować obustronne drogi dla rowerów oraz drogi dla pieszych. Infrastruktura ta winna być oddzielona od jezdni z zachowaniem poniższych zasad.
 - Podstawowym sposobem oddzielenia winien być zieleniec o szerokości nie mniejszej niż 2,0 m. W miarę posiadanych możliwości terenowych, zaleca się zwiększenie ww. szerokości.
 - W trudnych warunkach dopuszcza się zastosowanie innego sposobu rozdziálu.
- Wzdłuż ulic układu uzupełniającego (niższych klas) objętych opracowaniem należy zaprojektować (utrzymać) obustronne drogi dla pieszych. Na ulicach, na których istnieje także infrastruktura rowerowa, lub na których, zgodnie z miejskimi dokumentami planistycznymi i strategicznymi, ustalony jest przebieg tras rowerowych, należy także zaprojektować (utrzymać) drogi dla rowerów.
- Na wszystkich wlotach i wylotach skrzyżowań należy wykształcić przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów.
- Kształtowanie tras pieszych i rowerowych powinno uwzględniać tendencję pieszych i kierujących rowerem do pokonywania odległości prostoliniowo, najkrótszą drogą (brachidacja).
- W rejonach przystanków autobusowych, drogę dla rowerów należy prowadzić w sposób umożliwiający separację pieszych oczekujących na peronie od kierujących rowerem, z zachowaniem właściwych szerokości poszczególnych ciągów (peron, droga dla rowerów, droga dla pieszych wzdłuż ulicy). W przypadku kształtowania drogi dla rowerów bezpośrednio za wiatą przystankową, należy przewidzieć odgrodenie peronu od drogi dla rowerów.
- Parametry infrastruktury rowerowej i pieszej (dróg dla rowerów, dróg dla pieszych, przejazdów dla rowerów, przejść dla pieszych, stref oczekiwania przed przejściami dla pieszych i przejazdami dla rowerów itd.) winny być dostosowane do przewidywanego docelowego natężenia ruchu odpowiednio kierujących rowerem i pieszych (uwzględniających także pasażerów, w szczególności w rejonie węzłów przesiadkowych), jednak nie mniej niż:
 - 2,50 m w przypadku szerokości drogi dla rowerów;
 - 2,00 m w przypadku szerokości drogi dla pieszych;
 - 3,00 m w przypadku długości strefy oczekiwania przed przejściem dla pieszych i przejazdem dla rowerów (w obszarze torowiska należy uwzględnić skrajnię tramwaju, jeśli przejście dla pieszych/przejazd dla rowerów znajduje się na torowisku).
- Nie dopuszcza się projektowania przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów niesterowanych sygnalizacją świetlną przez więcej niż 1 pas ruchu w tym samym kierunku. W takim wypadku należy (w podanej kolejności):
 - zwięzić punktowo jezdnię do jednego pasa ruchu – jeśli nie wpłynie to negatywnie na warunki ruchu; lub
 - wykonać wyspy azylu pomiędzy pasami ruchu oraz zastosować rozwiązania uspokojenia ruchu – jeśli zastosowanie takich rozwiązań jest możliwe oraz zasadne (lecz może wpłynąć na zajętość terenu); lub

- objąć przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerzystów sygnalizacją świetlną – w pozostałych przypadkach, jeśli nie jest możliwe zapewnienie bezpieczeństwa innymi metodami.
- Należy zachować w ciągłości obecnie istniejące ciągi piesze oraz przeanalizować zmiany długości dróg dojazdu związanych z projektowanym układem drogowym i wprowadzić rozwiązania minimalizujące lub rekompensujące niekorzystne zmiany. Nie należy wprowadzać rozwiązań, które wymuszają zastosowanie technicznych urządzeń zapewniania dostępności dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
- Projektowane przejazdy dla rowerów oraz przejścia dla pieszych winny być wyposażone w dedykowane oświetlenie zapewniające wzajemną widoczność pomiędzy pojazdami poruszającymi się jezdnią i torowiskiem a pieszymi i kierującymi rowerem poruszającymi się drogą dla pieszych i drogą dla rowerów, w szczególności w okresie niedostatecznej widoczności. Oświetlenie to winno obejmować także strefę oczekiwania przed przejściem dla pieszych i przejazdem dla rowerów oraz innych miejsc, w których ciągi piesze, rowerowe i pieszo-rowerowe przecinają jezdnię lub łączą się z nią.
- Na skrzyżowaniach, które będą objęte zadaniem, a na których ruch sterowany jest sygnalizacją świetlną, wymagane jest wykonanie nowych programów ruchowych w dowiązaniu do obecnie funkcjonujących. Program należy wdrożyć wraz z dostosowaniem Systemu Sterowania Ruchem do wprowadzonych rozwiązań. W związku z powyższym, na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej należy wystąpić do Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa o szczegółowe warunki techniczne.
- Geometrię należy opracować w sposób umożliwiający oznakowanie układu drogowego i torowego zgodnego z przepisami o znakach i sygnałach drogowych [5]. Należy ponadto uwzględnić możliwe do realizacji rozmieszczenie sygnalizatorów oraz detekcji umożliwiających efektywne sterowanie sygnalizacją świetlną.

Ponadto

- W przypadku nowelizacji przepisów prawa (na podstawie których wykonawca będzie wykonywał koncepcję) na późniejszych etapach opracowywania koncepcji, należy je uwzględnić w projekcie. Jeżeli przepisy przejściowe będą dopuszczały wyłączenia od stosowania nowych przepisów, zezwala się na stosowanie tych wyłączeń jedynie wtedy, kiedy na danym etapie projektowania nie będzie możliwości dokonania stosownych korekt bez ponoszenia niewspółmiernych kosztów.
- Konieczne jest na etapie opracowywania projektu budowlanego uwzględnienie zmian w infrastrukturze sygnalizacji świetlnej (przestawienie masztów, wymiana blend, zmiana i uzupełnienie lokalizacji detekcji), jak również zaktualizowanie projektu ruchowego i elektrycznego sygnalizacji świetlnej.
- Ze względu na konieczność zapewnienia sprawnej obsługi w zakresie sterownia ruchem, wszystkie sygnalizacje świetlne budowane/modernizowane w ramach inwestycji muszą być wpięte do systemu sterowania ruchem, jak również wyposażone w system nadzoru ruchu.

- Konieczne jest zapewnienie prawidłowych przejezdności i widoczności dla projektowanego układu drogowego.
- Należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanego układu drogowego.
- Zakres przedmiotowego zadania winien być wyznaczony w taki sposób, aby umożliwić prawidłowe dowiązanie do stanu istniejącego oraz uwzględniać konieczność zapewnienia ciągłości nawierzchni i niwelety drogi dla pieszych i drogi dla rowerów, jak również czytelności zastosowanych rozwiązań.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).

W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:

- telefonicznie – pod numerem 12 616 84 65 (sprawę prowadzi Agnieszka Jamro)
- osobiście – Stanowiska ds. Geometrii Dróg, ul. Wielopole 1, pokój 202
- e-mailowo – ir.umk@um.krakow.pl

ch

Z wyrazami szacunku

Gabriela Przepiórka
p.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału
Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym

Podstawa prawna

- [1] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).
- [2] Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r. w sprawie wprowadzenia „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”
- [3] Zarządzenie nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r. w sprawie przyjęcia „Standardów Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa”
- [4] Zarządzenie nr 1163/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 28 kwietnia 2023 r. w sprawie wprowadzenia „Standardów Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków”
- [5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.)

Otrzymują:

1. Adresat
2. aa

Urząd Miasta Krakowa
WYDZIAŁ MIEJSKIEGO INŻYNIERA RUCHU
tel. +48 12 616 58 08, fax +48 12 616 58 41, ir.umk@um.krakow.pl
31-072 Kraków, ul. Wielopole 1
www.krakow.pl





ZZS.53.36.24.JH

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków
sekretariatdi@zdmk.krakow.pl

Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA
PN.: „OPRACOWANIE KONCEPCJI DLA BUDOWY ŚCIEZKI ROWEROWEJ
ŁĄCZĄCEJ AL. SOLIDARNOŚCI I UL. PTASZYCKIEGO Z UL. IGOŁOMSKĄ

W odpowiedzi na pismo znak: IP.452.129.1.2024.z dnia 02.02.2024r. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie poniżej przedstawia warunki techniczne, które należy uwzględnić dla przedmiotowego zadania.

1. Proces planowania i realizacji inwestycji winien być zgodny z Uchwałą Nr XXXIV/886/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 stycznia 2020 r. w sprawie ochrony drzew na terenie Gminy Miejskiej Kraków oraz uwzględniać „Standard ochrony drzew i innych form zieleni w procesie inwestycyjnym” (<http://fer.org.pl/wp-content/uploads/2021/09/SODIZ.pdf>).
2. Należy przyjąć rozwiązania projektowe minimalizujące ingerencję w istniejącą zielenią, umożliwiające maksymalną ochronę drzew/krzewów rosnących na terenie planowanej inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie (z uwzględnieniem rozmiarów koron i systemów korzeniowych). W szczególności należy:
 - celem zachowania w dobrej kondycji jak największej liczby drzew rosnących na terenie planowanej inwestycji, przed przystąpieniem do opracowania rozwiązań projektowych w ramach dokumentacji projektowej należy wykonać inwentaryzację zieleni wraz z operatem dendrologicznym z uwzględnieniem:
 - numerów arbotag (tabliczka z numerem inwentaryzacyjnym drzewa zawieszona na pniu) – dot. drzew zinwentaryzowanych przez ZZM,
 - wrysowania realnych obwodów pni i napływów korzeniowych wszystkich drzew w pobliżu projektowanych ciągów z opisem zastanych oraz możliwych kolizji (bezpośrednich i pośrednich) planowanej inwestycji z drzewami i krzewami,

- wskazania szczególnie wartościowych okazów lub obszarów zieleni i zaleceniami dotyczącymi uniknięcia kolizji z planowaną inwestycją,
 - wyznaczenia stref ochrony drzew (SOD).
 - w ramach opracowania dokumentacji projektowej przedstawić, w przypadku kolizji inwestycji ze szczególnie wartościowymi okazami, wariantowe rozwiązania projektowe, w tym minimalizujące kolizje z drzewami wykazanymi w operacie (np. miejscowe zawężenia ciągów komunikacyjnych, połączone z wyraźnym oznakowaniem, rezygnacja z obrzeży ciągów komunikacyjnych w strefie ochrony drzewa, krawężniki mostowe, chodniki wyniesione i fundamentowane punktowo, podłoże strukturalne jako podbudowa ciągu komunikacyjnego, nawierzchnie półprzepuszczalne, kanały technologiczne umożliwiające zbiorcze prowadzenie oraz bezrozkopowy serwis sieci teletechnicznych i wybranych sieci)
 - należy preferować rozwiązania przestrzenne i technologiczne zapewniające drzewom optymalne warunki siedliskowe oraz gwarantujące drzewom żywotność, zawarte w projekcie ochrony drzew;
 - jeżeli pomimo podjęcia działań jw. nie ma możliwości zachowania drzew, należy wyrównać stratę poprzez dokonanie nasadzeń zastępczych w stosunku do tych drzew, w tym dla których decyzja administracyjna nie ustaliła obowiązku wykonania nasadzeń zastępczych, również gdy decyzja na ich wycinkę nie była wymagana. Obowiązek wyrównania straty nie dotyczy drzew, dla których pomimo wykonania wyprzedzająco projektu nasadzeń zastępczych, naliczono opłatę w oparciu o przepisy ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
 - rozważyć przesadzenie wszystkich młodych, wcześniej szkółkowanych drzew (o obw. pnia do 50 cm) oraz krzewów, których stan fitosanitarny kwalifikuje do takiego zabiegu.
 - przesadzenie drzew/krzewów oraz nasadzenia zastępcze polegające na bilansowaniu usuwanych drzew nowymi nasadzeniami, w pierwszej kolejności należy uwzględnić na obszarze tej samej działki geodezyjnej. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia nasadzeń zastępczych na obszarze tej samej działki geodezyjnej, dopuszcza się nasadzenie drzew na innych terenach.
3. W ramach planowanej inwestycji należy opracować projekt zieleni:
- zapewnić maksymalnie duży udział powierzchni biologicznie czynnej, umożliwiającej wprowadzenie nowej/zachowanie istniejącej zieleni niskiej i wysokiej;
 - prace winny być przeprowadzone zgodnie ze „Standardami zakładania i pielęgnacji podstawowych rodzajów terenów zieleni w Krakowie na lata 2019 – 2030” (załącznik do „**Kierunków rozwoju i zarządzania terenami zieleni w Krakowie na lata 2019-2030**”);
 - dla projektowanych terenów zieleni należy przyjąć minimalne wymiary:

- dla drzew: okienka 3 x 3 m (bezwzględne minimum 2 x 2 m), pasy zieleni o szerokości minimum 1,5 m,
- dla krzewów: okienka minimum 1,5 x 1,5 m, pasy zieleni o szerokości minimum 1 m,
- w przypadku konieczności zapewnienia ruchu pieszym dopuszcza się zastosowanie w tej części nawierzchni przepuszczalnej lub kratownicy.
- zieleńce/okienka winny znajdować się w odległości od krawędzi jezdni i chodnika zapewniającej ochronę zieleni podczas zimowego utrzymania dróg;
- lokalizacja zieleńców/okienek winna zapewniać miejsce na swobodny rozrost korony, w adekwatnym oddaleniu od elementów potencjalnie kolidujących, wymuszających wykonywanie systematycznych cięć koron w przyszłości;
- należy usunąć nawierzchnię wraz z podbudową oraz wymienić ziemię na urodzajną na głębokość 1,2 m na całej powierzchni przyszłego zieleńca/okienka.

4. Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej projekt z inwentaryzacją zieleni wraz z operatem gospodarowania drzewami i krzewami oraz projektem zieleni należy przedłożyć do uzgodnienia w tut. Jednostce.

**Podpisano kwalifikowanym podpisem
elektronicznym przez:**

Łukasz Pawlik

Z-ca Dyrektora

*Identyfikator pisma w systemie
teleinformatycznym:*

166680.520556.567810

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

