



IPR.452.66.1.2023

## Gmina Miejska Kraków

**Dotyczy: informacja techniczna dla zadania pn. „Budowa mikroronda na skrzyżowaniu ulic: Cechowej i Bojki”**

Zarząd Dróg Miasta Krakowa w uzupełnieniu informacji technicznej znak IPR.452.11.3.2021 z dnia 12.02.2021 r. dla zadania pn. „Budowa mikroronda na skrzyżowaniu ulic: Cechowej i Bojki” informuje.

1. Ulica Jakuba Bojki stanowi drogę publiczną kategorii gminnej natomiast ulica Cechowa na przedmiotowym odcinku jest drogą publiczną kategorii powiatowej.
2. Przez środek ul. Bojki przebiega granica miejscowego planu zagospodarowania terenu obszaru „Osiedle Kurdwanów”. Zachodnia część ulicy Bojki oraz ul. Cechowa biegnąca w kierunku ul. Stojałowskiego objęte są ustaleniami ww. planu, natomiast strona wschodnia nie jest objęta ustaleniami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.
3. Przedmiotowe zadanie należy rozpatrywać w kontekście / koordynacji z innymi inwestycjami drogowymi realizowanymi na podstawie umów zawartych z inwestorami inwestycji niedrogowych. Informacje z zakresu inwestycji drogowych realizowanych na podstawie umów z inwestorami inwestycji niedrogowych można pozyskać w ZDMK – tryb dostępu do informacji będących informacjami publicznymi.

### Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), projektować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518).
2. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry drogi (w tym m. in. szerokości jezdni, pobocza, przebiegu krawędzi jezdni).
3. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe do:
  - stanu istniejącego;
  - oraz rozwiązań technicznych branży drogowej uzgodnionych pismami znak: RU.461.1.82.2021(2) z dnia 04.05.2021r. oraz RU.461.1.82.2021(3) z dnia 28.07.2021r. dla zadania pn.: „Przebudowa ul. Stojałowskiego i ul. Cechowej w zakresie budowy drogi dla rowerów na odcinku ul. Stojałowskiego od skrzyżowania z ul. Porucznika Halszki do skrzyżowania z ul. Jakuba Bojki”

przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia pasa drogowego i terenu przyległego.

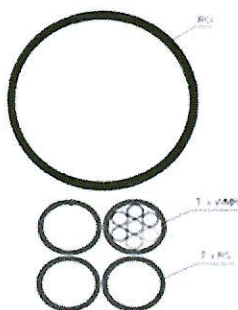


4. Należy zapewnić prawidłowe odwodnienie przebudowywanego układu przy uwzględnieniu stanu istniejącego pasa drogowego, terenów przyległych. Przy proponowanych rozwiązaniach należy szczegółowo przeanalizować rozwiązania odwodnienia (spływ wód do kraterów wodościekowych, przykanaliki, studnie rewizyjne). W przypadku przebudowy lub budowy nowych elementów odwodnienia drogi tj. studni wodościekowych należy zastosować:
  - studzienki wodościekowe z osadnikiem w dnie głębokości 0.8 m z wpustem krawężnikowo-jezdniowym, na zawiasie z zabezpieczeniem przed kradzieżą;
  - przykanaliki min. DN 200 mm wraz z syfonami;
  - normatywne spadki przykanalików;
  - sposób odwodnienia należy przedstawić przy projekcie branży drogowej.
5. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.
6. Zakres ewentualnej przebudowy chodników należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy.
7. Na przejściach dla pieszych zastosować maty z kostką integracyjną (obustronnie) i odkrycie krawężnika max.  $h=+2\text{cm}$ .
8. Ponadto należy:
  - a) uzyskać pozytywną opinię: Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, ZTP- przed uzgodnieniem projektu 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;
9. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i powinny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dokumentacja projektowa powinna uzyskać pozytywną opinię Zespołu Konsultacyjnego ds. dostępności Infrastruktury Miejskiej Do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych działający przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa.
10. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
11. O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Zarządcy kanalizacji ogólnospławnej tj. Wodociągów Krakowskich S.A.
12. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.
13. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
14. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej przewidzieć przebudowę istniejących zjazdów i dojazdów w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego. Przedmiotowa inwestycja nie może pogorszyć dotychczasowych warunków obsługi komunikacyjnej istniejącej zabudowy.
15. W zakresie zieleni:

- a) Należy dążyć do zachowania i zabezpieczenia przed zniszczeniem jak największej ilości zieleni oraz objąć szczególną ochroną zieleń, znajdującą się w pobliżu miejsca prac.
- b) W przypadku braku możliwości wykonywania prac w sposób nieuszkodzający drzew i krzewów, należy wystąpić do tut. Zarządu z wnioskiem o wyrażenie zgody na ich wycinkę ze względu na kolizję z planowaną inwestycją.

Warunki techniczne w zakresie kanału technologicznego:

1. Należy zaprojektować odcinki kanalizacji teletechnicznej, pełniące rolę kanału technologicznego. Zaprojektowana kanalizacja, powinna posiadać profil złożony z modułu jednej rury RO 110/95 (średnica zewn. / średnica wewn.), trzech rur RS40/3,7 mm i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm.
2. Dla skrzyżowań w postaci ronda, należy zaprojektować odcinki kanalizacji do wyspy na rondzie, na potrzeby monitoringu drogowego. Odcinek powinien składać się z dwóch rur o średnicy 40 mm i być zakończony studnią SK-2.
3. Wszelkich łączeń należy dokonywać w studniach kablowych.
4. Trasa zaprojektowanej kanalizacji powinna być w formie zamkniętego ringu wokół ronda.
5. Kanalizacja powinna być zakończona studnią kablową, umieszczoną tuż przy granicy kończącej opracowanie (na każdym wylocie z ronda).
6. Zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji.
7. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100 m.



Z-ca Dyrektora ds. Inwestycji  
*Magda Rutkowska*  
Magda Rutkowska

**Otrzymują:**

① x Adresat  
1 x aa







RU.461.6.19.2021

Gmina Miejska Kraków

**Dotyczy:** Warunków technicznych oświetlenia dla zadania pn. „Budowa mikro ronda na skrzyżowaniu ulic Cechowej i Bojki” w Krakowie.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa w odpowiedzi na otrzymane pismo wraz z załączonymi materiałami po przeprowadzonej analizie podaje następujące warunki przebudowy oświetlenia w lokalizacji zgodnie z wnioskiem:

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ3033. W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno-poglądowym.
2. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (dostępne na [www.zdmk.krakow.pl](http://www.zdmk.krakow.pl)) -> wytyczne dla projektantów).
3. Informujemy, że w rozpatrywanej lokalizacji planowana jest budowa ścieżki rowerowej Podgórze Duchackie - etap 1.
4. Z przesłanych informacji nie wynika kolizja z istniejącym oświetleniem. W przypadku konieczności doświetlenia mikro ronda do wymaganego poziomu zaprojektować przebudowę oświetlenia linią kablową doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
  - a) projektować słupy aluminiowe lub stalowe ocynkowane na fundamentach prefabrykowanych zgodnie z wymaganiami ZDMK.
  - b) oprawy LED wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
  - c) zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm<sup>2</sup> na całej długości układany w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
5. Dla przejść dla pieszych projektować dedykowane oświetlenie zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Infrastruktury z dnia 20.07.2018 r. (dedykowane oprawy led) - zgodnie z wymaganiami ZDMK.
6. Zasilanie projektować od najbliższego słupa oświetleniowego będącego poza zakresem opracowania (kablowo, doziemnie).
7. Wykonać bilans mocy obwodów istniejących i projektowanych w razie konieczności wystąpić do TD S.A. o zmianę warunków zasilania.
8. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36), a następnie uzyskać opinię z Narady Koordynacyjnej Wydziału Geodezji UM Krakowa. Wszystkie urządzenia projektować wyłącznie w działkach Gminy Kraków. Uzgodnienie lokalizacji może zostać wydane wyłącznie w oparciu o uzgodniony w tut. Zarządzie projekt branży drogowej.

9. Rozstaw słupów sieci oświetleniowej, ilość i wielkość źródeł światła dobrać wg. Obliczeń i wymagań natężenia oświetlenia dla danej kategorii zagospodarowania z zachowaniem wymaganej skrajni. Parametry techniczne drogi (w tym skrajnie drogowe—szczególnie w rejonach występowania urządzeń technicznych dróg np. oświetlenia) powinny spełniać wymogi zawarte w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2019 poz. 1643 z póź. zm.) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawęzać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.
10. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
11. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymującą oświetlenie w Krakowie.
12. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.

**Warunki zachowują ważność przez okres 3 lat.**

Załączniki:

- 1) Schematy oświetlenia PZ3033

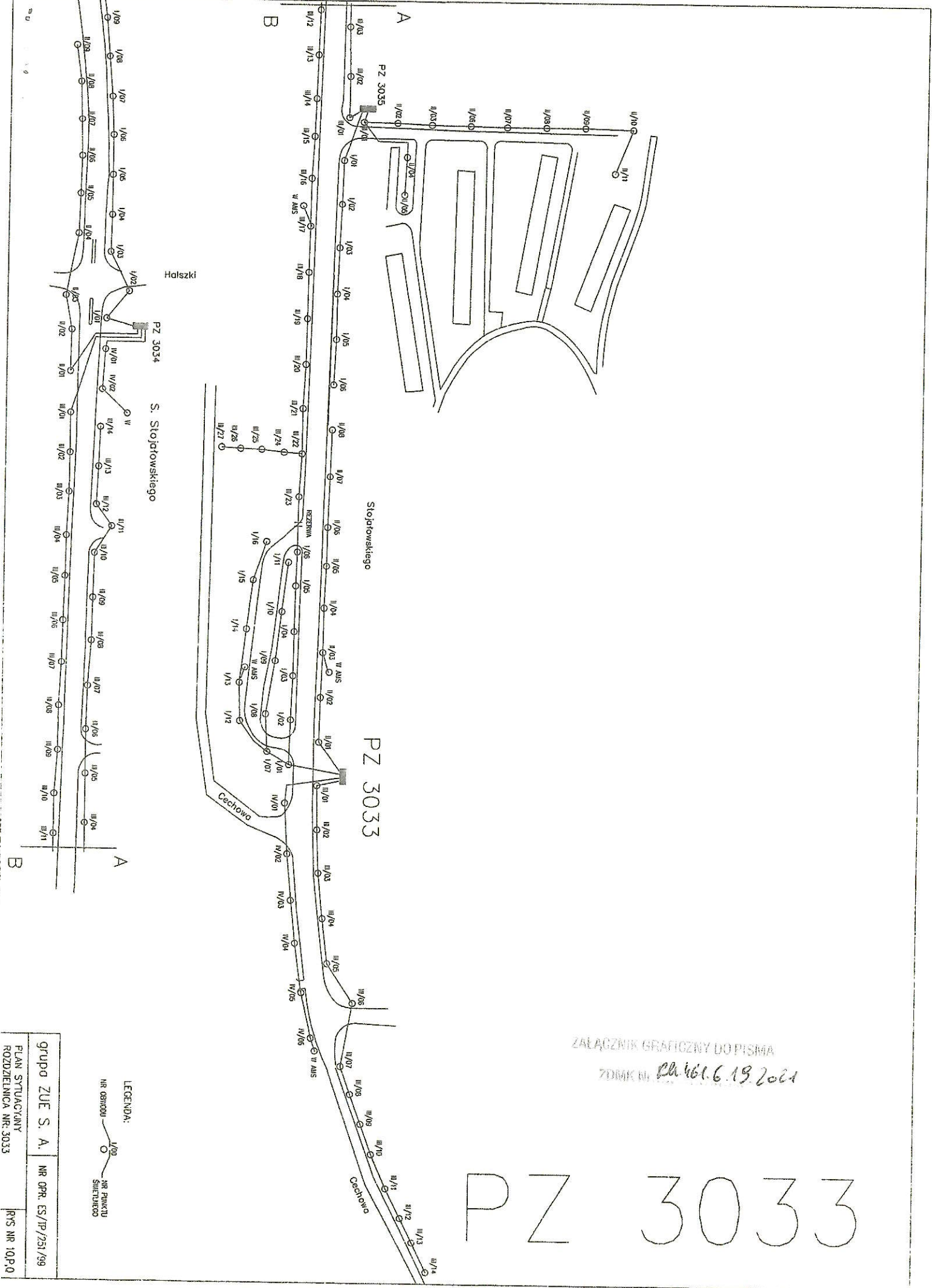
Z up. DYREKTORA ZDMK

*Przemysław Czech*  
Kierownik Działu Uzgodnień

Otrzymują:

1 x IP

1 x aa RU (ID: 2179228).



ZALĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA  
 ZDMK NR. *PL 461.6.19.2021*

PZ 3033

LEGENDA:  
 I/00 NR OBRÓDU  
 II/00 NR PUNKTU SZTETNEGO

grupa ZUE S. A.  
 NR OPR. ES/P/731/19  
 RYS NR 10.P.0

PLAN SYTUACYJNY  
 ROZDZIAŁ NR. 3033



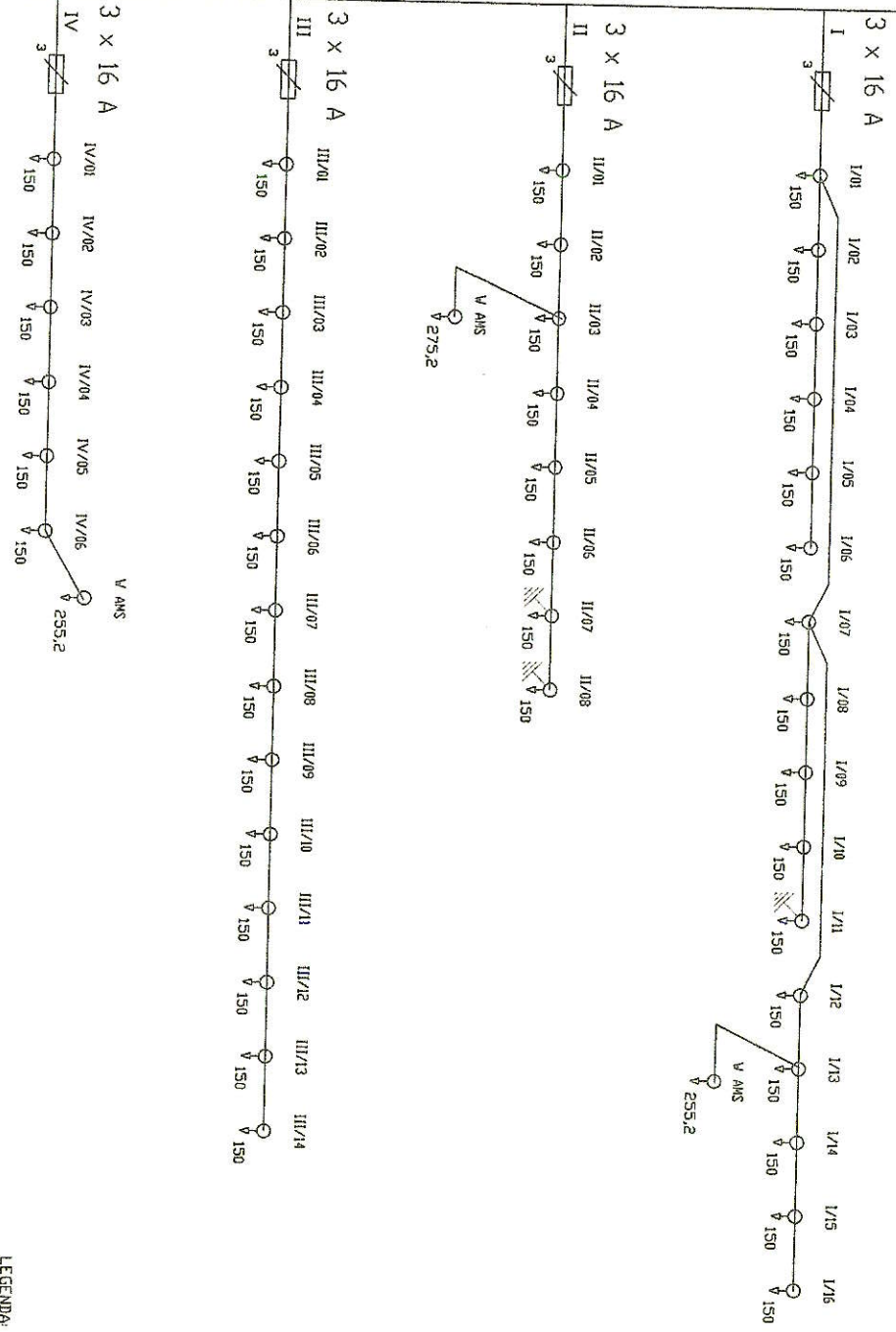




# PZ 3033

STACJA TRANSFORMATOROWA  
NR 33422  
3 x 80 A  
IŚCIENIENIE ZABEZPIECZENIE  
W STACJI 33422

ROZDZIELNICA NR 3033  
LOKALIZACJA UL. STOJAŁOWSKIEGO

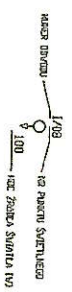


ZALĄCZNIK GRATYFICZNY DO PISMA  
ZDMK III *PLI 461.6 19.2011*

MOC ZAINSTALOWANA P= 8,265 kW  
U=380/220V-50HZ  
UKŁAD SIECI TN-C  
SYSTEM DOCHRONY - SAMOCZYNNIE SZYBKI WYŁĄCZENIE

grupa ZUE S. A	NR OPR. ES/TP//99
SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH	
ROZDZIELNICA NR. 3033	
RYS NR 2	

LEGENDA:







Kraków, 16 lutego 2023 r.

TR.410.11.2023

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN. „BUDOWA MIKORONDA NA SKRZYŻOWANIU ULIC CECHOWEJ I BOJKI”

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w odpowiedzi na korespondencję z dn. 30.01.2023 r. w sprawie jw., przekazuje następujące informacje.

Ze względu na kursowanie przez przedmiotowe skrzyżowanie linii Komunikacji Miejskiej w Krakowie (kursowo – skręt w lewo z ul. Bojki w ul. Cechową oraz w prawo z ul. Cechowej w ul. Bojki) projektowane rondo powinno być dostosowane do dogodnego przejazdu autobusów KMK. Wyjściowe parametry do projektowania: rondo o średnicy 32 m, z nieprzejezdną wyspą środkową oraz jezdniami szerokości min. 6 m. Nie dopuszcza się na skrzyżowaniach ulic, po których kursuje KMK, projektowania rond, na których autobus musiałby najeżdżać na wyspę środkową.

Rondo należy zaprojektować z zachowaniem zasad określonych we wzorcach i standardach rekomendowanych przez Ministra właściwego ds. transportu pt. „Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych (Część 3: Ronda)” w szczególności zaprojektować korytarz ruchu projektowy - powierzchnię wyznaczaną przez obrys poruszającego się pojazdu miarodajnego (tu: autobus KMK) zwiększona o odstęp bezpieczeństwa, uwzględniający rezerwę na fluktuację trajektorii pojazdu. Korytarz ruchu projektowy służy do określania przestrzeni potrzebnej do ruchu pojazdów na skrzyżowaniu.

Do projektu należy dołączyć analizy przejezdności przez zaprojektowane skrzyżowanie dla autobusów standardowych (12 m) i przegubowych (18 m).

W zakresie mobilności aktywnej:

- w opracowaniu uwzględnić opinię Audytu Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu znak TA.464.1.156.2021 z dnia 11 stycznia 2022 r. wraz z dokumentacją projektową, która opublikowana jest na ogólnodostępnej stronie internetowej pod linkiem <https://ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/budowa-mikroronda-na-skrzyzowaniu-ulic-cechowej-i-bojkiuwagi>



- uwzględnić w projekcie zastosowanie „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej miasta Krakowa” przyjętych do stosowania Zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r. i „Standardów Infrastruktury Piesznej Miasta Krakowa” przyjętych do stosowania Zarządzeniem nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r.;
- zapewnić spójność i skomunikowanie istniejącej infrastruktury z projektowaną dla funkcjonalności użytkownika i bezpieczeństwa pieszych. Biorąc pod uwagę powyższe należy skoordynować projekt z budową obustronnej dwukierunkowej drogi dla rowerów na odcinku ul. Stojałowskiego od skrzyżowania z ul. por. Halszki do skrzyżowania z ul. Bojki;
- zaprojektować pasy medialne i naprowadzające zgodnie ze „Standardami Infrastruktury Piesznej Miasta Krakowa”.

W zakresie Systemu Informacji Miejskiej informujemy, że w obszarze objętym zakresem inwestycji znajdują się słupki z tablicami z nazwami ulic, za których umieszczanie i utrzymywanie w należytych stanie odpowiada Zarząd Transportu Publicznego. Wobec powyższego należy zdemontować i zutylizować bez konieczności odtwarzania istniejące oznakowanie ulicowe znajdujące się skrzyżowaniu ulic Cechowa/Jakuba Bojki tj. słupek z trzema niebieskimi tablicami wskazującymi ulice: Cechową i Jakuba Bojki oraz słupek z jedną niebieską tablicą wskazującą ulicę Jakuba Bojki. Po wykonaniu prac związanych z demontażem ww. nośników należy zgłosić ten fakt do ZTP celem wykonania przez ZTP nowych słupków z tablicami z nazwami ulic i ustalenia możliwego terminu montażu nowych nośników SIM, przy czym zastrzega się, że Wykonawca słupków z tablicami z nazwami ulic powinien mieć przynajmniej 20 dni roboczych na realizację zlecenia. Po wykonaniu słupków z tablicami z nazwami ulic przez Wykonawcę ze strony ZTP nośniki należy odpowiednio zabezpieczyć. Wykonawca działający na Państwa zlecenie od momentu odbioru słupków z tablicami z nazwami ulic przez ZTP do momentu odbioru całej inwestycji odpowiada za stan słupków z tablicami z nazwami ulic i ponosi w tym zakresie odpowiedzialność za ewentualne uszkodzenia.

W przypadku gdy do czasu rozpoczęcia przez działającego na Państwa zlecenie wykonawcę prac w obszarze objętym zakresem inwestycji zostanie wprowadzone nowe oznakowanie ulic (słupki w kolorze szarym i tablice z nazwami ulic w kolorze beżowym – zgodne z Zarządzeniem Nr 2260/2022 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 10 sierpnia 2022 r. w sprawie wprowadzenia Systemu Informacji Miejskiej dla Krakowa) należy odpowiednio zabezpieczyć nośniki SIM w związku z tym, że objęte będą one gwarancją. Jeśli zaistnieje potrzeba chwilowego demontażu nośnika SIM należy go po wykonaniu robót budowlanych odtworzyć w tej samej lokalizacji i w tym samym ułożeniu tablic z nazwami ulic. Podczas wykonywania prac demontażowych i montażowych należy zachować szczególną ostrożność, bez naruszania słupków i tablic z nazwami ulic (zwłaszcza powłok malowania proszkowego).

W sytuacji, w której nie ma możliwości odtworzenia nośników SIM w tej samej lokalizacji należy zaproponować nowe lokalizacje nośników SIM, przy czym powinny one być maksymalnie zbliżone do pierwotnych lokalizacji nośników SIM i być optymalne z punktu widzenia wielkości skrzyżowania i dobrej ekspozycji. Przy wyznaczaniu nowych lokalizacji należy uwzględnić następujące zasady:



1. lokalizacja musi uwzględniać zapisy załączników do Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019 poz. 2310 ze zm.) odnośnie odległości umieszczania kolejnych znaków (nośniki SIM w pasie drogowym nie mogą przysłaniać lub zasłaniać oznakowania związanego ze stałą organizacją ruchu), zachowania wymaganych skrajni poziomej i pionowej, przy czym odległości podane w załącznikach do w/w Rozporządzenia należy traktować jako minimalne wartości,
2. nośnik SIM:
  - nie powinien stanowić przeszkody na ciągach pieszych i rowerowych oraz ograniczać dostępnej szerokości w sposób uniemożliwiający prawidłowe korzystanie z ciągów,
  - nie może kolidować z sieciami podziemnymi (instalacje elektryczne, wod-kan, gaz, ciepło, teletechnika itp.),
  - powinien być montowany w miejscach niezakłóconych estetycznie przez architekturę, reklamy lub inne oznakowanie;
3. stary fundament nośnika SIM należy usunąć, a nowy fundament nośnika SIM musi być zgodny z dokumentacją techniczną SIM – celem uzyskania dokumentacji technicznej należy zwrócić się do ZTP;
4. projektowane nowe lokalizacje słupków z tablicami z nazwami ulic muszą uzyskać akceptację ZTP.

Po zakończeniu prowadzonej przez Państwa inwestycji inspektorzy ZTP ocenią poprawność wykonania prac w zakresie zachowania i odtworzenia oznakowania z nazwami ulic. Celem umożliwienia sprawdzenia przez pracowników ZTP poprawności wykonania prac proszę o informację o możliwości udziału w komisji odbioru na minimum 5 dni roboczych przed planowanym odbiorem.

**Dyrektor**  
**Centrum Zarządzania Ruchem**  
**Łukasz Gryga**  
*podpisano elektronicznie*

Otrzymują:

1. adresat
2. aa

Do wiadomości:

1. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK

Sprawę prowadzi Sylwia Paruch, sparuch@ztp.krakow.pl, tel. 12 616 86 61

W przypadku kierowania korespondencji uprzejmie proszę o powoływanie się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony.

**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](http://www.ztp.krakow.pl)





IR-01.7211.30.2023

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

**Dotyczy** wydania warunków technicznych dla zadania pn. „Budowa mikroronda na skrzyżowaniu ulic Cechowa i Bojki”  
**Data wpływu** 30.01.2023 r.

Szanowni Państwo,

przedkładam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Skrzyżowanie należy projektować zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi dróg publicznych [1] oraz sztuką projektową, w szczególności z uwzględnieniem wytycznych rekomendowanych dotyczących dróg (WR-D)
- Ulice należy projektować o parametrach klasy zgodnych z zapisami [2].
- Geometria skrzyżowań (układ pasów, typ skrzyżowania) na odcinku objętym zakresem należy projektować w oparciu o natężenia ruchu. Konieczne jest przeanalizowanie struktury kierunkowej, w celu przyjęcia prawidłowego typu skrzyżowania. Ze względu na ruch komunikacji zbiorowej zaleca się zastosowanie ronda jednopasowego bądź turbinowego.
- Przy projektowaniu skrzyżowania należy zachować prawidłowe warunki widoczności i przejeźdności dla pojazdu miarodajnego oraz zapewnić prawidłowe spadki podłużne.
- Parametry infrastruktury pieszej (chodniki, przejścia dla pieszych, powierzchnie akumulacji na skrzyżowaniu itd.) winny być dostosowane do przewidywanego docelowego natężenia ruchu pieszego.
- Infrastrukturę rowerową należy projektować zgodnie z wytycznymi Zarządu Transportu Publicznego.
- Przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerzystów:
  - należy wyznaczyć na wszystkich wlotach i wylotach skrzyżowań objętych zadaniem;
  - winny być wyposażone w wyspy azylu o szerokości co najmniej 2,50 m;
  - winny posiadać dedykowane oświetlenie zapewniające wzajemną widoczność pomiędzy kierującymi a pieszymi, w szczególności w okresie niedostatecznej widoczności; oświetlenie to winno obejmować także obszar oczekiwania przed jezdnią oraz na wyspie azylu.
- W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.



- Zakres przedmiotowego zadania winien być wyznaczony w taki sposób, aby umożliwić prawidłowe dowiązanie do stanu istniejącego, uwzględniając konieczność zapewnienia ciągłości nawierzchni i niwelety chodnika, jak również czytelności zastosowanych rozwiązań.
- Przy projektowaniu infrastruktury pieszej i rowerowej należy uwzględnić wytyczne zawarte w [3] oraz [4].
- Należy zapewnić spójność rozwiązań projektowych z procedowanymi zadaniami w przedmiotowym obszarze, w szczególności budową ścieżki rekreacyjnej pieszo-rowerową oraz projektem zmiany stałej organizacji ruchu na ciągu ul. Stojałowskiego.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanego układu drogowego.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).

Ponadto zwracam uwagę, że na wniosek Zarządu Dróg Miasta Krakowa reprezentowanego przez firmę Paweł Kubica KUBICAPROJEKT Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa wydał opinię IR-01.7211.41.2021 z 29 grudnia 2021 r. dla dokumentacji projektowej dotyczącej wnioskowanego zadania.

#### **W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:**

- telefonicznie – pod numerem 12 616 84 65 (sprawę prowadzi Agnieszka Jamro)
- osobiście – Referat Zarządzania Ruchem, ul. Wielopole 1, pokój 202
- e-mailowo – [ir.umk@um.krakow.pl](mailto:ir.umk@um.krakow.pl)

Z wyrazami szacunku

Michał Mikołajczyk  
Dyrektor Wydziału  
Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

#### **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] Uchwała Nr LXXIX/1938/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 5 lipca 2017 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Osiedle Kurdwanów” (Dz. Urz. Woj. Mał., poz. 4828)
- [3] Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”, Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r.
- [4] Standardy infrastruktury pieszej Miasta Krakowa, Zarządzenie nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r.

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





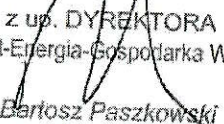


WEU.461.1.83.2023

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

**Dotyczy:** WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA ZADANIA „BUDOWA MIKROKRONDA NA SKRZYŻOWANIU ULIC CECHOWEJ I BOJKI”.

W odpowiedzi na e-mail z dn. 30.01.2023 w sprawie jw, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że rozpatrywany teren znajduje się w systemie kanalizacji ogólnospławnej, którego administratorem są Wodociągi Miasta Krakowa, w związku z czym o możliwość odprowadzenia nadmiaru wód do kanału ogólnospławnego należy zwrócić się do jego Zarządcy – tj. Wodociągi Miasta Krakowa S.A. w Krakowie, ul. Senatorska 1, 30- 106 Kraków.



z up. DYREKTORA  
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna  
*Bartosz Paszkowski*

Sprawę prowadzi:

Anna Pater – Dział Ewidencji i Uzgodnień, nr tel.: 12 323 30 51.

Otrzymują:

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







ZZS.53.30.23.JH

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

**Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: „BUDOWA MIKRRONDA NA SKRZYŻOWANIU ULIC CECHOWEJ I BOJKI”**

W odpowiedzi na e-maila z dnia 30.01.2023r. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie informuje, iż opiniuje pozytywnie zadanie jw. pod następującymi warunkami:

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 zieleń, 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:

Jarosław Tabor

Z-ca Dyrektora d/s Inwestycji

*Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:*

105393.308735.350066

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

