



IP.452.21.1.2020

Gmina Miejska Kraków
w/m

Dotyczy: informacja techniczna dla opracowania dokumentacji projektowej dla zadania nr ZDMK/T1.279/20 Łączymy dzielnice – Budowa podestu wzdłuż ul.Na Błonie .

I. Warunki techniczne w zakresie branży drogowej

1. Podest wzdłuż ul .Na Błonie należy zaprojektować zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.
2. Założenia projektowe należy przyjąć jak dla kładek pieszych.
3. Z uwagi na tymczasowy charakter przedmiotowego podestu należy zastosować materiały typu drewno lub stal.
4. Należy rozważyć możliwość przeprowadzenia ruchu pieszo - rowerowego przez obiekt - projektowana szerokość powinna to uwzględnić.
5. Z uwagi na sąsiedztwo ulicy tj równoległy przebieg podestu do przebiegu ul.Na Błonie od strony jezdni należy zaprojektować balustrady z wypełnieniem chroniącym przed ewentualnym zachlapywaniem pieszych.
6. Proponowana lokalizacja podestu wzdłuż ul.Na Błonie znajduje się w terenie objętym ustaleniami obowiązującego od 8.08.2018 r miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dolina Rudawy” zatwierdzonego uchwałą nr CVII/2738/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 4.lipca 2018 zgodnie z którym znajdują się w terenie drogi publicznej klasy lokalnej oznaczonym symbolem KDL.2.
7. Przy budowie podestu uwzględnić połączenie z istniejącym chodnikiem na ul.Jesionowej oraz dobudowę wejścia na kładkę od strony ul.Na.Błonie
8. Do projektowanego podestu należy zapewnić dojście piesze i powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi.
9. Zapewnienie bezpiecznego przejścia dla pieszych na wys. ul.Zarudawie.
10. Uwzględnić wytyczne UMK Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu z dnia 03.01.2020 znak IR-04.7211.1.73.2019 (w załączeniu).
11. W miarę możliwości uwzględnić wytyczne ZTP z dnia 08.01.2020r. znak TA.673.6.36.2019(2) (w załączeniu).

II. Warunki techniczne dla oznakowania i ubrd do docelowej i organizacji ruchu.

Wykonawca w ramach przedmiotowej inwestycji zobowiązany będzie do sporządzenia projektu docelowej organizacji ruchu zgodnie z wytycznymi określonymi w par.5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U. nr 177 poz.1729 z późn.zm.) Na wykonawcy ciążył będzie obowiązek uzyskania zatwierdzenia ww. projektu przez organ zarządzający ruchem(w przypadku dróg publicznych na terenie miasta Krakowa: Wydział Miejskiego Inżyniera

Ruchu UMK ; w przypadku dróg wewnętrznych miasta Krakowa: Zarząd Dróg Miasta Krakowa; w przypadku Bulwarów Wiślanych, Plant: Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie). Po zatwierdzeniu projektu stałej organizacji na Wykonawcy będzie ciążył obowiązek wykonania go w terenie przy uwzględnieniu zapisów Rozporządzenia 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 umieszczenia na drogach (Dz.U.nr 220,poz.2181 z późn.zm.)

1. Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,5 mm krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywiniecie .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 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 umieszczenia na drogach /Dz.U. nr 220z 2003r. poz. 2181 z późniejszymi zmianami?
3. Lico znaku z folii odblaskowej typu II mikropryzmatycznej z minimalnym współczynnikiem odblaskowości dla folii białej na poziomie 250cg/Lux/m²- wykonanej z jednego kawałka folii. Na wszystkie elementy 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 na 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 wbudowaneZnak budowlany B
6. Słupki z rur stalowych ocynkowanych Ø 60mm lub 80mm z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie, grubość ścianki min. 3,2 mm powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana
7. Na nowej nawierzchni (przed upływem 1 miesiąca) należy wykonać docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowo (warstwą grubości od 3mm do 0,8mm), natomiast docelowo po upływie około 1 miesiąca należy wykonać oznakowanie grubowarstwowe chemoutwardzalne o grubości od 1,8 mm do 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. Jeżeli w/w zarząd nie określi warunku to oznakowanie poziome należy wykonać w technologii REM2000-flex lub równoważnej.

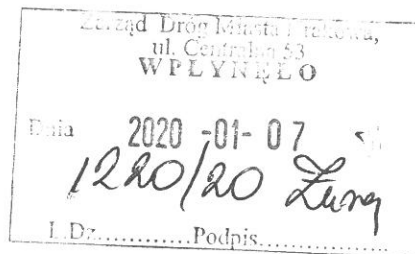
8. Każdy słupek przeszkodowy (konstrukcyjny) U-5, słupek pod tablicę u-^ na projektowanych wyspach mają zostać zamocowane w fundamencie stalowym pod znaki drogowe tzw. gniazda do łatwego montażu
9. Nie dopuszcza się montażu słupków pod znaki oraz słupków blokujących w wydzielonym terenie zielonym, klombie który jest przeważnie zlokalizowany w ciągu pieszym
10. Na terenie Dzielnicy I 'Stare Miasto' należy stosować słupki oraz pachotki ozdobne w kolorystyce czarnej RAAL 9005. Inne elementy oraz kolorystyka wyłącznie za pisemną zgodą ZDMK

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

Starszy Specjalista
Małgorzata Warszawska

Otrzymują:
1 x Adresat + zał.
1 x a/a

Kierownik Działu
Przygotowania Inwestycji
Michał Skrzypiec
Michał Skrzypiec



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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA PROJEKTU BUDŻETU OBYWATELSKIEGO PN. „ŁĄCZYMY DZIELNICE - BUDOWA PODESTU WZDŁUŻ „UL. NA BŁONIE”

W odpowiedzi na wiadomość przesłaną drogą elektroniczną (z adresu mwarszawska@zdmk.krakow.pl) z 6 grudnia 2019 r., Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa (IR UMK) informuje, iż w przepisach z zakresu dróg publicznych, zarządzania ruchem oraz prawa o ruchu drogowym nie występuje pojęcie „podestu”, opisywane w zgłoszeniu budżetu obywatelskiego. W związku z tym, Wydział IR UMK wydając poniższe wytyczne, traktuje podest jako ciąg pieszy - nie odwołując się do sposobu jego wykonania w aspekcie przepisów budowlanych.

- Użytkowa szerokość ciągu pieszego winna wynosić nie mniej niż 1,50 m, lub – gdy będzie on graniczył bezpośrednio z jezdnią – nie mniej niż 2,00 m.
- Projektowany ciąg pieszy winien być kontynuacją istniejącego ciągu wzdłuż zachodniej strony ul. Jesionowej.
- Zasadne jest wybudowanie ciągu pieszego co najmniej do miejsca występowania pobocza, z którego mogliby skorzystać piesi (tj. do przecięcia z ul. Legendy). W przypadku braku dostatecznych środków finansowych, należy wykształtować ciąg pieszy co najmniej za skrzyżowanie z ul. Zarudawie – by wyłączenie pieszych z ciągu pieszego na jezdnię odbywało się na odcinku prostym.
- W przypadku konieczności minimalizacji kosztów, sugeruje się zastosowanie takich konstrukcji ciągu pieszego, by uniknąć projektowania murów oporowych lub poszerzania istniejącego pasa drogowego – ze względu na występującą skarpe.
- Należy zapewnić prawidłowe warunki oświetlenia ciągu pieszego, a w szczególności – miejsca włączenia ciągu pieszego na jezdnię oraz miejsca przekraczania jezdni.
- Parametry techniczne projektowanych rozwiązań (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, skrajnie, warunki widoczności i przejezdności) winny być zgodne z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.

w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124, z 2019 r. poz. 1643).

Z poważaniem,

DYREKTOR WYDZIAŁU

Lukasz Gryga

Otrzymują:

- 1 x adresat
- 1 x aa

W przypadku kierowania dalszej korespondencji należy powołać się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony.

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





Zarząd Transportu
Publicznego
w Krakowie

TA.63.6.36.2019 (2)

N. KURZEŃSKI

13 STY. 2020

13 STY. 2020

P.M. KURZEŃSKI

Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
ul. Centralna 53
WPLYNEŁO

Dnia 2020 -01- 10

L.Dz. 2534/20

Kancelista
Marsena

Kraków, dnia 2020 -01- 08

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

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania pn.: „Budowa podestu wzdłuż ul. Na Błonie” BO 2019 (realizacja 2020)

W nawiązaniu do pisma znak: IP.452.180.1.2019 w sprawie korekty wydanych warunków technicznych dla zadania pn.: „Budowa podestu wzdłuż ul. Na Błonie”, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie informuje że wydane warunki techniczne dotyczyły budowy ciągu pieszego na obiekcie – kładce dla pieszych, w związku z powyższym przy opracowywaniu dokumentacji projektowej dla obiektu należy:

- projektować obiekt w sposób zapewniający poprowadzenie na nim ciągu dla pieszych o szerokości użytkowej min. 3m (w celu zapewnienia bezpiecznego minięcia się użytkowników poruszających się w przeciwnych kierunkach w tym osób z wózkami lub niepełnosprawnych na wózkach) o nawierzchni zapewniającej bezpieczeństwo pieszych (najlepiej bezfazowej) na obiekcie,
- zapewnić prawidłowe oświetlenie ciągu na obiekcie z doświetleniem obszaru przejścia dla pieszych w obszarze skrzyżowania ulic Na Błonie i Zarudawie (słupy nie mogą zawężać min. szerokości użytkowej chodnika),
- zapewnić odpowiednie skomunikowanie poprzez powiązanie z istniejącymi ciągami dla pieszych (również wówczas gdy ruch pieszych odbywa się poboczem),
- przy przejściu dla pieszych zastosować pasy medialne dla osób z dysfunkcją wzroku,
- rozważyć możliwość wprowadzenia elementów uspokojenia ruchu w ciągu ul. Na Błonie i Jesionowej.

Z up. DYREKTORA ZTPK

Małgorzata Jędrzejak
Kierownik Działu
Mobilności Aktywnej

Otrzymują:

1 x adresat

1 x a/a

Sprawę prowadzi:

Anna Pyk - Wolak - Dział TA nr tel.: 12 616 8671

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

Zarząd Transportu Publicznego
sekretariatdt@ztp.krakow.pl
31-072 Kraków ul. Wielopole 1
www.ztp.krakow.pl