



IP.455.1.16.2020

**INWESTOR
GMINA MIEJSKA KRAKÓW**

Dotyczy: warunków technicznych do opracowania projektu dla inwestycji pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy drogi dla rowerów wzdłuż ul. Conrada na odcinku od wiaduktu nad torami kolejowymi do połączenia z istniejącą infrastrukturą rowerową w rejonie kompleksu handlowego IKEA” w ramach zadania pn.: Program Budowy Ścieżek Rowerowych - ZDMK/T1.289/20

A. Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Parametry techniczne projektowanych rozwiązań (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), projektować zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.)* oraz ze Standardami Rowerowymi – Zarządzenie nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”.
2. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłeń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia terenu przyległego.
3. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych wszystkich elementów pasa drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry dróg (w tym m. in. szerokości chodnika, istniejącej infrastruktury rowerowej, granic pasa drogowego) oraz skrzyżowań (m. in. azyl dla pieszych i rowerzystów). Przedmiotowe zadanie może wiązać się z koniecznością doprowadzenia istniejących parametrów dróg i skrzyżowań do normatywnych.
4. 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).
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
6. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej przewidzieć ewentualną przebudowę istniejących dróg, zjazdów i dojazdów w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego.
7. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności. Należy uzyskać opinię działu UD.
8. 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 (ul. Dekerta 24, 30-703 Kraków).
9. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
10. Ponadto:
- uzyskać pozytywną opinię: audytu rowerowego, ZZM, MIRu;
 - o warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna;
 - rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
 - należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
 - należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego w szczególności w rejonie skrzyżowań, zjazdów do posesji itp.
11. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie. Winna ona pozyskać niezbędne uzgodnienia/opinie.

B. Warunki techniczne dla oznakowania i ubrd do docelowej organizacji ruchu dla zadania inwestycyjnego

Wykonawca w ramach inwestycji sporządzi projekt docelowej organizacji ruchu zgodnie ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” (Dz. U. nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r. wraz z późniejszymi zmianami) następnie uzgodni go z właściwym Zespołem ZDMK. Po zatwierdzeniu projektu docelowej organizacji ruchu Wykonawca w ramach budowy wykona go w terenie.

- 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.
- 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/*
- Lico znaku z folii odblaskowej **typu II mikropryzmatycznej** o gwarancji 10 letniej z minimalnym współczynnikiem odblaskowości dla folii białej na poziomie 250 cg/Lux/m² - wykonanej z jednego kawałka folii.
- 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 $\varnothing 60$ mm lub 80 mm 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 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 Zespołem ds. Mobilności Aktywnej.

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

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.

C. Warunki techniczne w zakresie teletechniki

- W przypadku konieczności rozbudowy infrastruktury teletechnicznej należy stosować wytyczne techniczne dla sygnalizacji świetlnej i urządzeń UTCS oraz TTSS przyjęte zarządzeniem nr 117/2019 DYREKTORA ZARZĄDU DRÓG MIASTA KRAKOWA z dnia 6 września 2019 r oraz aktualnie obowiązujące normy.
- Należy uzgodnić dokumentację na etapie projektowania z Działem Infrastruktury Teletechnicznej (UI) tut. Zarządu.

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x aa (IP)

Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Janina Pokrywa



Zarząd Dróg
Miasta Krakowa

K. JARGIETA

03 CZE. 2020

no

Kraków, dnia 27.05.2020 r.

RU.461.2.1710.2020 (1)

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADAŃ REALIZOWANYCH W RAMACH PROGRAMU BUDOWY ŚCIEŻEK ROWEROWYCH – BUDOWA DROGI DLA ROWERÓW WZDŁUŻ UL. CONRADA NA ODCINKU OD WIADUKTU NAD TORAMI KOLEJOWYMI DO POŁĄCZENIA Z ISTN. INFRASTRUKTURĄ ROWEROWĄ W REJONIE KOMPLEKSU HANDLOWEGO IKEA.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa w odpowiedzi na pismo IP.455.1.16.2020 w sprawie wydania warunków technicznych dla odwodnienia ww. drogi dla rowerów, po uzyskaniu opinii nr: WEU.461.1.325.2020 (1) Jednostki Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w celu zapewnienia odwodnienia drogi dla rowerów należy zastosować spadki poprzeczne i podłużne umożliwiające spływ powierzchniowy. Wody opadowe należy zagospodarować w granicach pasa drogowego tak, by nie zakłócać gospodarki wodnej sąsiednich działek. Wody opadowe mogą być zagospodarowane na terenach zielonych lub przejęte przez system odwodnienia ulicy. Sposób odwodnienia projektowanej drogi dla rowerów winien być przedstawiony w rozwiązaniu drogowym i ujęty w projekcie branży drogowej.

Z up. DYREKTORA ZDMK

~~Przemysław Czech~~
~~Kierownik Działu Uzgodnień~~

Otrzymują:

Adresat

1 x do wiadomości KEGW os. Złotej Jesieni 14, 31-838 Kraków

1 x aa RU ZDMK (ID: 1919919)

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
tel. +48 12 616 70 00 (centrala) +48 12 616 75 55 (Centrum Sterowania Ruchem)
fax: +48 12 616 74 17. sekretariat@zdmk.krakow.pl
31-586 Kraków ul. Centralna 53
ePUAP/ZIKiT/SkrytkaESP
www.zdmk.krakow.pl



TA.464.3.15.2020(1)

K. MARGIETA
18 MAR. 2020
[Signature]

IP

Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
ul. Centralna 53
WPLYNĘŁO

Dnia 2020 -03- 17

30045

L.Dz.....Podpis.....

Kraków, 2020 -03- 13

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

Dotyczy: warunki techniczne dla zadań realizowanych w ramach Programu Budowy Ścieżek Rowerowych - cz. 1 - ul. Conrada

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w odpowiedzi na pismo znak IP.455.1.16.2020 z 14 lutego (data wpływu 17 lutego 2020) wskazuje następujące warunki techniczne dla zadania pn. **Budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Conrada na odcinku od wiaduktu nad torami kolejowymi do połączenia z istn. infrastrukturą rowerową w rejonie kompleksu handlowego IKEA:**

- W zakresie niechronionych uczestników ruchu
 - W ramach zadania uwzględnić:
 - Budowę drogi dla rowerów(DDR) o szer. użytkowej min. 2 m na odcinku o długości ok. 180m oraz o szer. użytkowej min. 3m na odcinku o długości ok. 70m – na wskazanym odcinku z uwagi na nasyp brak możliwości wykonania oddzielnych ciągów pieszych i rowerowych (ruch pieszych będzie dopuszczony na ciągu rowerowym na podstawie art. 11 ust. 4 Ustawy Prawo o ruchu drogowym z uwagi na ograniczenia terenowe, które uniemożliwiają realizację na całym odcinku normatywnej drogi dla pieszych i rowerów.).
 - Budowę drogi dla rowerów oraz ewentualną przebudowę chodnika na odcinku od zjazdu do stacji paliw do połączenia z istn. ddr. przy centrum handlowym. Zaleca się pozostawienie istniejącej szerokości ciągu pieszego i dobudowę samej drogi dla rowerów.
 - Budowę przejazdu dla rowerzystów obok istniejącego przejścia dla pieszych na przekroczeniu zjazdu do stacji paliw . Na przejeździe dla rowerzystów zachować ciągłość nawierzchni drogi dla rowerów.
 - Przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia terenu oraz w razie konieczności usunięcie/przesunięcie nośników reklamowych.
 - Zapewnienie właściwego oświetlenia i odwodnienia drogi dla rowerów oraz chodnika z uwzględnieniem doświetlenia obszarów przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.
 - Bezfazową nawierzchnie ciągów pieszych.
 - Przed przejściami dla pieszych oraz w obrębie peronów przystankowych uwzględnić wykonanie wypukłych pasów informacyjnych dla osób z dysfunkcją wzroku. Do pasów przed przejściami pieszych przewidzieć wykonanie prostokątnego pasa prowadzącego wykonanego z płytek posiadających rowki prowadzące.
 - Projektowane elementy infrastruktury rowerowej powinny posiadać parametry zgodne ze „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” przyjętymi do stosowania zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018 r. (m.in. nawierzchnia asfaltowa, skrajnia pozioma równa 0,5m, rozdział pomiędzy ddr a chodnikiem z dwóch rzędów kostki ułożonych pod kątem).

- W zakresie komunikacji zbiorowej (uwagi do wszystkich inwestycji planowanych w ramach Programu budowy ścieżek rowerowych):
- Ddr należy prowadzić za wiatami/ za przystankami KMK.
 - Nie należy zawężać istniejących ciągów pieszych prowadzących do przystanków KMK (tam, gdzie brak jest dogodnego dojścia pieszego należy doprojektować chodnik szerokości min. 2,0m).
 - Ciągi piesze należy prowadzić poza peronami przystankowymi.
 - Przy ingerencji w perony przystankowe, należy wziąć pod uwagę konieczność wymiany nawierzchni na peronach na niefazowaną, krawężniki peronowe należy wykonywać z krawężników typu kassel kerb z odkryciem na ok. 18 cm.

Dla opracowania uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, powołanego „Zarządzeniem Nr 2376/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20.09.2019r. oraz Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.

Z up. DYREKTORA ZTPK

Małgorzata Jedynak
Kierownik Działu
Mobilności Aktywnej

Otrzymują:

1 x adresat

1x a/a

Sprawę prowadzi:

Małgorzata Jedynak - Dział TA nr tel.: 12 616 8672

Sylwia Rogala – Dział TT 12 616 86 61

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