



Kraków, dnia 2020-07-07

IPR.452.31.1.2020

Inwestor
Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania: „Odtworzenie ul. Smolarzy na odcinku od al. Dygasińskiego do ul. Na Wrzosach”

1. Ulica Smolarzy jest drogą publiczną o kategorii gminnej.
2. W obszarze objętym opinią nie obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.
3. W obszarze przedmiotowej inwestycji:
 - pismem znak: RU.461.1.135.2019 z dnia 20.03.2019r. został uzgodniony projekt budowlany branży drogowej przebudowy drogi publicznej ul. Smolarzy i al. Dygasińskiego zgodnie z umową z Inwestorem inwestycji niedrogowej nr 739/ZIKiT/2017 z dnia 02.06.2017r. wraz z przebudową zjazdu z ul. Smolarzy na działkę nr 799 obr. 53 Podgórze.

W związku z powyższym budowę/przebudowę/rozbudowę ul. Smolarzy należy wykonać w dowiązaniu do uzgodnionego projektu.

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 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.)*.
2. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia terenu przyległego.
3. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry drogi publicznej (w tym m. in. szerokości jezdni i pobocza, granic pasa drogowego, przebiegu krawędzi jezdni).
4. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi, zgodnie z ww. *Rozporządzeniem*.
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi, ze szczególnym uwzględnieniem skrzyżowań.
6. Należy przewidzieć rozbiórkę istniejącego ogrodzenia.
7. Należy zaprojektować skrzyżowania zgodnie z ww. *Rozporządzeniem*.
8. W związku z tym, że na działce nr 800/3 obr. 53 Podgórze w stanie istniejącym są miejsca postojowe należy przeanalizować przeniesienie miejsc postojowych.

9. W związku z ww. uzgodnioną dokumentacją projektową, do której należy się dowiązać należy zapewnić obustronny chodnik. Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych oraz ciągi piesze powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
10. Zakres budowy chodnika 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.
11. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów.
12. Projektowana droga o kategorii KR3, nawierzchnia jezdni z asfaltobetonu, konstrukcja drogi zgodnie z rozporządzeniem dla KR3. Chodniki o nawierzchni z kostki betonowej bezfazowej koloru szarego, dwuwarstwowa podbudowa z kruszywa kamiennego o ciągłym uziarnieniu, dolna warstwa podbudowy o grubości 25 cm i uziarnieniu 0-63 mm, górna warstwa podbudowy o grubości 10 cm i uziarnieniu 0-31,5 mm, krawężnik betonowy 15/30, obrzeże betonowe 8/30.
13. 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 działającego przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa (ul. Dekerta 24, 30-703 Kraków).
14. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
15. Ponadto:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: audytu rowerowego, MIRu, ZZM;
 - b) o warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna;
 - c) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
 - d) należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
 - e) należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego w szczególności w rejonie skrzyżowań, zjazdów do posesji itp.
16. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie. Winna ona pozyskać niezbędne uzgodnienia/opinie.

Kierownik Działu
Przygotowania Inwestycji
Michał Przyłec

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x a/a IP



RU.461.6.16.2020

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy sieci oświetlenia ulicznego przy ul. Smolarzy dla zadania pn.: „Odtworzenie ul. Smolarzy na odcinku od al. Dygasińskiego do ul. Na Wrzosach” w Krakowie.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa w nawiązaniu do złożonego pisma wraz z załączonymi materiałami po przeprowadzonej analizie podaje następujące warunki dla budowy oświetlenia ulicznego przy ul. Smolarzy w Krakowie zgodnie z wnioskiem:

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ3242. W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno-poglądowym.
2. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać wymagania stawiane przez ZDMK (aktualne wymagania do pobrania ze strony www.zdmk.krakow.pl – wytyczne dla projektantów).
3. W ramach planowanej inwestycji należy zaprojektować budowę kablowego oświetlenia ulicznego w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Stosować oprawy ze źródłem światła LED wyposażone w sterownik lokalny pozwalający na współpracę z istniejącym w ZDMK systemem sterowania oświetleniem.
 - b) Słupy stalowe ocynkowane zgodne z wymaganiami ZDMK na fundamentach prefabrykowanych.
 - c) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości układny w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
 - d) Zasilanie projektować z II obwodu PZ3242 od najbliższego słupa oświetleniowego będącego poza zakresem opracowania. Wykonać inwentaryzację istniejącego oświetlenia oraz bilans mocy obwodów projektowanych i istniejących. W razie potrzeby wystąpić do Tauron o zmianę warunków.
 - e) Sterowniki lokalne opraw zintegrować z systemem centralnym ZDMK.
4. 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. Powyższa lokalizacja może zostać uzgodniona wyłącznie w oparciu o uzgodniony w tut. Zarządzie projekt branży drogowej.
5. 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

6. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
7. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie.
8. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.

Warunki zachowują ważność przez okres 3 lat.

Załączniki:

- 1) Schematy oświetlenia PZ3242

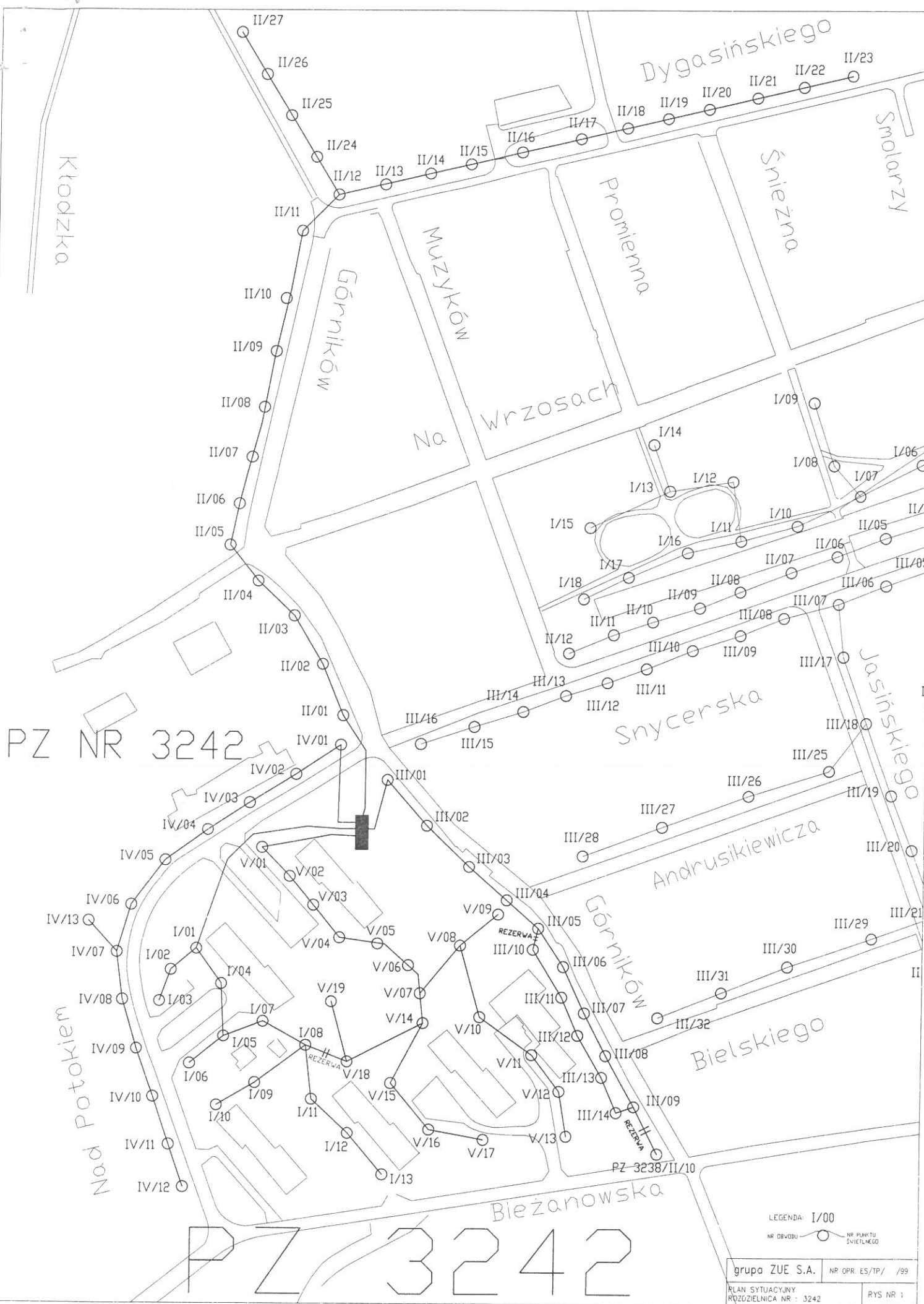
Z up. DYREKTORA ZDMK

Przemysław Czech
Kierownik Działu Uzgodnień

Otrzymują:

1 x Adresat wraz z załącznikiem

1 x aa RU (ID:1816552).



PZ NR 3242

PZ 3242

LEGENDA: I/00
 NR OBWODU — NR PLANU ŚWIETLNEGO

grupa ZUE S.A.	NR OPR. ES/TP/ /99
PLAN SYTUACYJNY ROZDZIELNICA NR : 3242	RYS NR 1

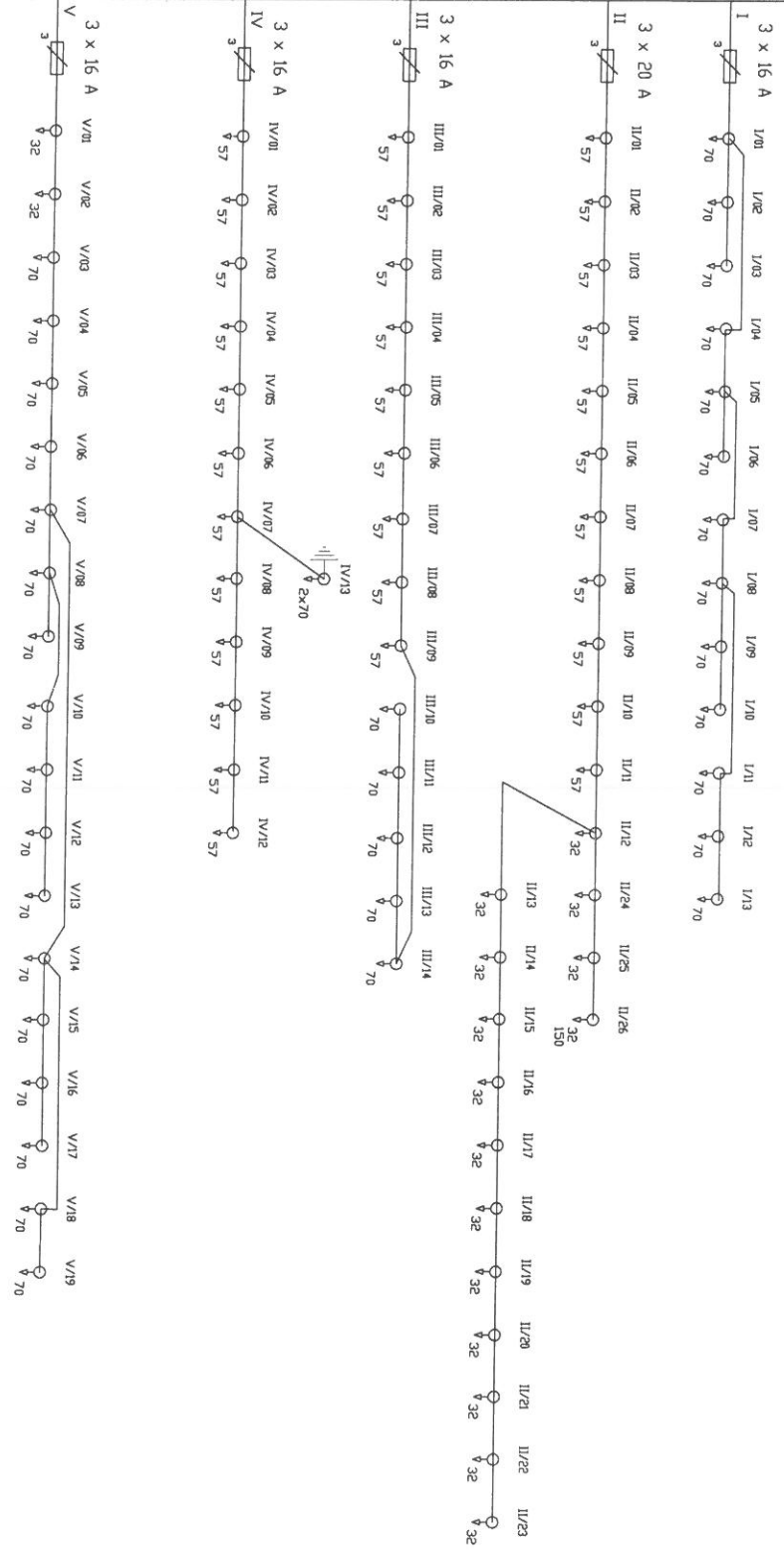
PZ 3242

STACJA TRANSFORMATOROWA
NR 3207

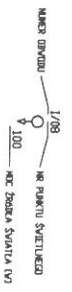
3 x 100 A
IŚNIEJĄCE ZABEZPIECZENIE
V STACJI 3207

ROZDZIELNICA NR 3242
LOKALIZACJA UL. GÓRNIKÓW

3 x 40 A
ZABEZPIECZENIE
PRZELICZNIKOWE



LEGENDA:



SYSTEM OCHRONY - SAMOCZYNNIE SZYBKIE WYŁĄCZENIE

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/ /99
SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH	
ROZDZIELNICA NR: 3242	
RYS NR 2	

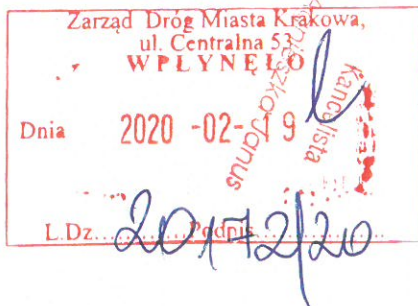


Zarząd Transportu
Publicznego
w Krakowie

TT.421.17.2020

M. JABŁONKA
W. JUDA
K. BUZEK
I. JANOWSKA
2020-02-20

Kraków, dnia 2020-02-12



IP

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

Dotyczy: pisma IP.455.9.3.2020

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie przekazuje w załączeniu warunki techniczne dla poszczególnych zadań dotyczących budowy, przebudowy, odtworzenia, modernizacji lub rozbudowy ulic.

Załączniki:

- 1) **Załącznik nr 1** – „Budowa drogi dojazdowej w rejonie ulicy Wizjonerów i Radzikowskiego”
- 2) **Załącznik nr 2** – „Przebudowa ul. Niepokalanej Panny Marii”
- 3) **Załącznik nr 3** – „Odtworzenie ul. Smolarzy na odcinku od al. Dygasińskiego do ul. Na Wrzosach”
- 4) **Załącznik nr 4** – „Przebudowa ul. Strowolskiej”
- 5) **Załącznik nr 5** – „Przebudowa ul. Podgórci od ul. Soboniewickiej do ul. Miarowej”
- 6) **Załącznik nr 6** – „Modernizacja ul. Pochwalskiego”
- 7) **Załącznik nr 7** – „Przebudowa ul. Rucianej”
- 8) **Załącznik nr 8** – „Przebudowa ul. Siennej”
- 9) **Załącznik nr 9** – „Budowa i rozbudowa ul. Słońskiego/Ćwikłowej do ul. Wzgórze”

Otrzymują:

1 x adresat
1 x a/a TT

Sprawę prowadzą:

Piotr Bielański – Sekcja ds. Rozwoju Transportu TTR nr tel.: 12 616 86 67
Tomasz Friediger – Dział ds. mobilności Aktywnej TA nr tel.: 12 616 86 71

Z up. DYREKTORA ZTPK

Piotr Dera
Kierownik Działu
Organizacji Transportu

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

44



Załącznik nr 3

Dotyczy: „Odtworzenie ul. Smolarzy na odcinku od al. Dygasińskiego do ul. Na Wrzosach”

Ruch rowerowy winien być zintegrowany w ruchu ogólnym z ruchem pojazdów samochodowych w formie strefy uspokojonego ruchu przy prędkości do 20 km/godz. jako strefa zamieszkania – powierzchnia jednopłaszczyznowa z możliwością przechodzenia pieszych w każdym miejscu drogi uwzględniającej sąsiednie istniejące zagospodarowanie (przyłączenia ciągów pieszych i dróg bądź zjazdów stosując w tych miejscach wyniesienia drogi dla dogodnego i bezpiecznego ruchu pieszego i rowerowego) bez potrzeby projektowania wydzielonej infrastruktury rowerowej i pieszej. W ramach projektu odtworzenia ulicy należy przewidzieć montaż stojaków rowerowych oraz naprzemienne równoległe parkowanie dla pojazdów samochodowych stanowiące element „naturalnego” uspokojenia ruchu. W ramach odtworzenia ulicy należy przewidzieć dwukierunkowy ruch rowerowy z uwzględnieniem oświetlenia w przypadku projektowania drogi jako jednokierunkowej.

IR-04.7211.1.7.2020

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

Dotyczy: „BUDOWA DROGI DOJAZDOWEJ W REJONIE ULIC WIZJONERÓW I RADZIKOWSKIEGO”
„PRZEBUDOWA UL. NIEPOKALANEJ PANNY MARII”
„ODTWORZENIE UL. SMOLARZY NA ODCINKU OD AL. DYGASIŃSKIEGO DO UL. NA WRZOSACH”
„PRZEBUDOWA UL. STAROWOLSKIEJ”
„PRZEBUDOWA UL. PODGÓRKI OD UL. SOBONIEWICKIEJ DO UL. MIAROWEJ I UL. MIAROWEJ”
„MODERNIZACJA UL. POCHWAŁSKIEGO”
„PRZEBUDOWA UL. RUCIANEJ”
„PRZEBUDOWA UL. SIENNEJ”
„BUDOWA I ROZBUDOWA UL. SŁOŃSKIEGO/ĆWIKŁOWEJ DO UL. WZGÓRZE”
(DOT. SPRAWY IP.455.9.1.2020)

W odpowiedzi na przesłaną korespondencję przekazuję stanowisko w przedmiotowych sprawach.

Budowa drogi dojazdowej w rejonie ulic Wizjonerów i Radzikowskiego:

Informuję, że do geometrii układu drogowego przebiegającego w tym rejonie wydana została opinia pismem znak IR-04.7211.39.2019 z dnia 22.02.2019 r. W powyższej opinii sugeruje się, aby droga KD/D.1 przebiegająca zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Bronowice Małe – Rondo Ofiar Katynia posiadała następujące parametry:

- Szerokość jezdni projektowanej ulicy maksymalnie 5,50 m.
- Obustronne chodniki o szerokości efektywnej min. 2,00 m. Należy zachować ciągłość niwelety projektowanych chodników. W przypadku, gdy ww. chodniki przeznaczone będą również do usytuowania w nich urządzeń technicznych, należy odpowiednio zwiększyć ich szerokość.

- Należy przewidzieć miejsca postojowe wzdłuż projektowanej ulicy, uwzględniając warunki widoczności i przejezdności.
- Ulica winna mieć charakter ruchu uspokojonego. W związku z powyższym zaleca się wykonać skrzyżowanie Wizjonerów – Groszkowa – KD/D.1 jako skrzyżowanie o ruchu okrężnym.
- Drogę na jej końcu należy wyposażyć w powierzchnię do zawracania.
- Zapewnić połączenie ciągu pieszego i rowerowego z istniejącymi ciągami w rejonie ul. Radzikowskiego oraz al. Armii Krajowej.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac). Wytycznych do ww. projektów Wydział IR UMK udzieli projektantowi na etapie opiniowania projektu koncepcyjnego lub budowlanego branży drogowej.
- 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).
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych, jak również koniecznym jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych (o ile zajdzie potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych na danym odcinku wskazanym do przebudowy/rozbudowy), tak aby była zapewniona wzajemna widoczność pieszy – pojazd szczególnie w okresie zmniejszonej widoczności, po zmroku.

Przebudowa ul. Niepokalanej Panny Marii:

W związku z licznymi sygnałami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz płynności ruchu na skrzyżowaniu Sołtysowska – Na Załączu – Longinusa Podbięty – Niepokalanej Panny Marii sugeruje wykonać przebudowę/rozbudowę przedmiotowego skrzyżowania na skrzyżowanie o ruchu okrężnym.

- Ze względu na prowadzenie przejazdów komunikacji miejskiej należy wykonać jezdnię szerokości min. 6,50 m oraz zachować przejezdności na skrzyżowaniach dla pojazdów KMK.
- Obustronne chodniki o szerokości efektywnej min. 2,00 m. Należy zachować ciągłość niwelety projektowanych chodników. W przypadku, gdy ww. chodniki przeznaczone będą również do usytuowania w nich urządzeń technicznych, należy odpowiednio zwiększyć ich szerokość. W przypadku braku możliwości terenowych, dopuszcza się wykonanie jednostronnego chodnika po stronie zabudowy na końcowym odcinku ul. Niepokalanej Panny Marii w rejonie skrzyżowania z ul. Longinusa Podbięty.
- Należy przewidzieć miejsca postojowe wzdłuż przebudowywanej ulicy, uwzględniając warunki widoczności i przejezdności. Ich lokalizacja winna być dostosowana do potrzeb społeczności lokalnej.



- Na łukach poziomych należy przewidzieć odpowiednie poszerzenia zapewniające równoczesny przejazd pojazdów miarodajnych.
- Sugeruje się przeanalizowanie możliwości przebudowy skrzyżowania Niepokalanej Panny Marii - Longinusa Podbięty - Zagłoby wraz z pętlą autobusową, tak aby poprawić czytelność układu drogowego oraz umożliwić przejazd z wlotów podporządkowanych z wykorzystaniem jezdni ulicy głównej tj. rozsuniecie wlotów o min. 40 m tak, aby pojazd z wlotu podporządkowanego jadący na wprost mógł zająć miejsce na jezdni głównej celem wykonania manewru skrętu w lewo (wyeliminowanie przejazdu na skos przez przedmiotowe skrzyżowanie). Należy zachować przejezdności dla pojazdu miarodajnego oraz pozyskać opinię Zarządu Transportu Publicznego.
- Z uwagi na lokalny charakter ulicy na etapie koncepcji należy rozważyć zastosowanie na ciągu ul. Niepokalanej Panny Marii środków uspokojenia ruchu.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac). Wytycznych do ww. projektów Wydział IR UMK udzieli projektantowi na etapie opiniowania projektu koncepcyjnego lub budowlanego branży drogowej.
- 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).
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych, jak również koniecznym jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych (o ile zajdzie potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych na danym odcinku wskazanym do przebudowy/rozbudowy), tak aby była zapewniona wzajemna widoczność pieszy – pojazd szczególnie w okresie zmniejszonej widoczności, po zmroku.

Odtworzenie ul. Smolarzy na odcinku od al. Dygasińskiego do ul. Na Wrzosach:

Decyzja co do zasadności i konieczności budowy brakującego łącznika ul. Smolarzy winna być poparta konsultacjami z mieszkańcami. W przypadku uzyskania zgody społeczności lokalnej, co do wykonania przedmiotowego łącznika, należy zachować następujące parametry ulicy.

- Szerokość jezdni projektowanej ulicy 5,00 m. Projektowana ulica winna zachować charakter drogi dojazdowej, o ruchu uspokojonym.
- Minimum jednostronny chodniki o szerokości efektywnej min. 2,00 m. Należy zachować ciągłość niwelety projektowanych chodników. W przypadku, gdy ww. chodniki przeznaczone będą również do usytuowania w nich urządzeń technicznych, należy odpowiednio zwiększyć ich szerokość.
- Należy odtworzyć likwidowane miejsca postojowe dla szkoły wzdłuż przebudowywanej ulicy, uwzględniając warunki widoczności i przejezdności.

- Ulice projektować dla parametrów jak dla drogi kategorii dojazdowej.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac). Wytycznych do ww. projektów Wydział IR UMK udzieli projektantowi na etapie opiniowania projektu koncepcyjnego lub budowlanego branży drogowej.
- 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).
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych, jak również koniecznym jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych (o ile zajdzie potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych na danym odcinku wskazanym do przebudowy/rozbudowy), tak aby była zapewniona wzajemna widoczność pieszy – pojazd szczególnie w okresie zmniejszonej widoczności, po zmroku.

Przebudowa ul. Starowolskiej:

W związku z sygnałami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz płynności ruchu na skrzyżowaniu Starowolska - Leśna - 28 Lipca 1943 należy wykonać skrzyżowanie o ruchu okrężnym, zachowując przejezdność dla komunikacji zbiorowej.

- Szerokość jezdni należy projektować jak dla drogi kategorii lokalnej tj. minimum 5,50 m.
- Obustronne chodniki o szerokości efektywnej min. 2,00 m. Należy zachować ciągłość niwelety projektowanych chodników. W przypadku, gdy ww. chodniki przeznaczone będą również do usytuowania w nich urządzeń technicznych, należy odpowiednio zwiększyć ich szerokość.
- Przeanalizować zasadność i możliwość budowy miejsc postojowych w okolicach połączenia z ul. Jodłową, do obsługi rekreacyjnej przyległego terenu.
- Istniejące połączenie ul. Starowolskiej/Jodłowej z drogą wewnętrzną na działkę nr 669, prowadzącą do terenów rekreacyjnych, należy również objąć przebudową.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac). Wytycznych do ww. projektów Wydział IR UMK udzieli projektantowi na etapie opiniowania projektu koncepcyjnego lub budowlanego branży drogowej.
- 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).

- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych, jak również koniecznym jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych (o ile zajdzie potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych na danym odcinku wskazanym do przebudowy/rozbudowy), tak aby była zapewniona wzajemna widoczność pieszy – pojazd szczególnie w okresie zmniejszonej widoczności, po zmroku.

Przebudowa ul. Podgórkki od ul. Sobonowickiej do ul. Miarowej i ul. Miarowej:

- Dla wskazanych odcinków ulic szerokość jezdni winna wynosić minimum 5,50 m, jak dla drogi kategorii lokalnej.
- Obustronne chodniki o szerokości efektywnej min. 2,00 m. Należy zachować ciągłość niwelety projektowanych chodników. W przypadku, gdy ww. chodniki przeznaczone będą również do usytuowania w nich urządzeń technicznych, należy odpowiednio zwiększyć ich szerokość.
- Skrzyżowania Podgórkki – Sobonowicka oraz Podgórkki – Miarowa należy rozważyć wprowadzenie ruchu okrężnego, celem uspokojenia ruchu jak również poprawy płynności ruchu z ulic podporządkowanych.
- W przypadku braku zasadności wprowadzenia ruchu okrężnego, ww. skrzyżowania oraz skrzyżowanie Miarowa – Grawerska winny być projektowane geometrycznie w taki sposób, aby jednoznacznie wskazywać pierwszeństwo przejazdu.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac). Wytycznych do ww. projektów Wydział IR UMK udzieli projektantowi na etapie opiniowania projektu koncepcyjnego lub budowlanego branży drogowej.
- 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).
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych, jak również koniecznym jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych (o ile zajdzie potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych na danym odcinku wskazanym do przebudowy/rozbudowy), tak aby była zapewniona wzajemna widoczność pieszy – pojazd szczególnie w okresie zmniejszonej widoczności, po zmroku.

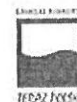
Modernizacja ul. Pochwalskiego:

- Szerokość jezdni winna wynosić 5,00 m, jak dla drogi kategorii dojazdowej.

- Obustronne chodniki o szerokości efektywnej min. 2,00 m. Należy zachować ciągłość niwelety projektowanych chodników. W przypadku, gdy ww. chodniki przeznaczone będą również do usytuowania w nich urządzeń technicznych, należy odpowiednio zwiększyć ich szerokość.
- Sugeruje się przeanalizowanie zasadności i możliwości wykonania wyniesionych tarcz skrzyżowania Pochwalskiego –Stolarza, Pochwalskiego – Szymkiewicza, Pochwalskiego - Hoyera.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac). Wytycznych do ww. projektów Wydział IR UMK udzieli projektantowi na etapie opiniowania projektu koncepcyjnego lub budowlanego branży drogowej.
- 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).
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych, jak również koniecznym jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych (o ile zajdzie potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych na danym odcinku wskazanym do przebudowy/rozbudowy), tak aby była zapewniona wzajemna widoczność pieszy – pojazd szczególnie w okresie zmniejszonej widoczności, po zmroku.

Przebudowa ul. Rucianej:

- Szerokość jezdni winna wynosić 5,00 m. Projektowana ulica winna zachować charakter drogi dojazdowej, o ruchu uspokojonym.
- Obustronne chodniki o szerokości efektywnej min. 2,00 m. Należy zachować ciągłość niwelety projektowanych chodników. W przypadku, gdy ww. chodniki przeznaczone będą również do usytuowania w nich urządzeń technicznych, należy odpowiednio zwiększyć ich szerokość.
- Sugeruje się przeanalizowanie zasadności i możliwości wykonania wyniesionej tarczy skrzyżowania Ruciana – Za Lipkami – Piotra Bardowskiego bądź skrzyżowania Ruciana - Mazurska.
- Drogę na jej końcu należy wyposażyć w powierzchnię do zawracania oraz wygrodzić słupkami tj. zabezpieczyć istniejący ciąg pieszo – rowerowy przed najeżdżaniem pojazdów samochodowych. Należy wykonać połączenie istniejącego ciągu pieszo – rowerowego z nowo projektowanym układem drogowym.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac). Wytycznych do ww. projektów Wydział IR UMK udzieli projektantowi na etapie opiniowania projektu koncepcyjnego lub budowlanego branży drogowej.



- 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).
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych, jak również koniecznym jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych (o ile zajdzie potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych na danym odcinku wskazanym do przebudowy/rozbudowy), tak aby była zapewniona wzajemna widoczność pieszy – pojazd szczególnie w okresie zmniejszonej widoczności, po zmroku.

Przebudowa ul. Siennej:

- Przestrzeń należy kształtować w formie podwórca miejskiego (znanego też jako woonerf), ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszych.
- Kostka brukowa użyta do wykonania nawierzchni powinna ułatwiać poruszanie się osób na rolkach, z wózkami oraz zmniejszająca hałas na styku koło – nawierzchnia.
- Wprowadzenie elementów zieleni miejskiej w ciągu przedmiotowego odcinka ulicy (zbliżone do osi jezdni z uwzględnieniem możliwości odwodnienia bądź naprzemiennie po obu stronach ulicy, zachowując przejezdność dla pojazdu miarodajnego) – powinna być uzależniona od szczegółowych rozwiązań architektoniczno-budowlanych wraz z elementami małej architektury w formie ławek i miejsc przeznaczonych do odpoczynku.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac). Wytycznych do ww. projektów Wydział IR UMK udzieli projektantowi na etapie opiniowania projektu koncepcyjnego lub budowlanego branży drogowej.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia przedmiotowego odcinka ulicy.

Budowa i rozbudowa ul. Słońskiego/Ćwikłowej do ul. Wzgórze:

- Zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego pn. „Pychowice”, układ komunikacyjny zaleca się kształtować przedłużając ul. Gabriela Słońskiego do ul. Ćwikłowej tj. wariant podstawowy wskazany w załączniku do pisma znak IP.455.9.1.2020. Biorąc pod uwagę zwartą zabudowę ul. Ćwikłowej należałoby wykonać przedmiotową ulicę na minimalnych parametrach dopuszczalnych przepisami tj.:
 - Jezdnia szerokości 5,00 m z jednostronnym chodnikiem o szerokości użytkowej 2,00 m oraz poboczem utwardzonym 0,75 m, przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego.
 - Nadmienia się również, że ze względów terenowych jak również zwartej zabudowy w rejonie budynków nr 16 oraz 18, należy rozważyć wykonanie układu ulic

zbliżonego do zaproponowanego w załączniku do pisma znak IP.455.9.1.2020. Konieczne jest połączenie wariantu podstawowego z alternatywnym tj. wykonanie układu dróg jednokierunkowych na wysokości działek nr 100/7 oraz 100/10 do działek nr 330/3 oraz 329/4 (ruch okrężny w rejonie ograniczonym ww. działkami, zgodnie z załącznikiem), natomiast utrzymanie ruchu dwukierunkowego na dalszym odcinku ul. Ćwikłowej oraz Słońskiego

- Szerokość ulicy Gabriela Słońskiego winna wynosić 5,00 m, jak dla drogi kategorii dojazdowej oraz obustronne chodniki o szerokości użytkowej min. 2,00 m.
- Sugeruje się wykonanie wyniesionych tarczy skrzyżowania Ćwikłowa – Wzgórze oraz Słońskiego – Skalica, celem uspokojenia ruchu w przedmiotowym obszarze.
- Nadmienia się również o konieczności poprawy widoczności na skrzyżowaniu Słońskiego – Skalica.
- Szerokość projektowanego ciągu pieszego wskazanego w załączniku do pisma znak IP.455.9.1.2020 winna być dostosowana do natężeń ruchu pieszego, jednakże nie mniejsza niż 2,00 m (szerokość efektywna). Sugeruje się przeanalizowanie możliwości wykonania ciągu pieszo – rowerowego na wskazanym odcinku.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac). Wytycznych do ww. projektów Wydział IR UMK udzieli projektantowi na etapie opiniowania projektu koncepcyjnego lub budowlanego branży drogowej.
- 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).
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych, jak również koniecznym jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych (o ile zajdzie potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych na danym odcinku wskazanym do przebudowy/rozbudowy), tak aby była zapewniona wzajemna widoczność pieszy – pojazd szczególnie w okresie zmniejszonej widoczności, po zmroku.

DYREKTOR WYDZIAŁU

Lukasz Kryga

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

