



IPR.452.34.2.2020

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: informacji technicznej dla zadania p.n. „Modernizacja ul. Pochwalskiego”.

1. Ulica Kazimierza Pochwalskiego stanowi drogę publiczną o kategorii gminnej i przebiega od ul. Stefana Stolarza w kierunku północno – wschodnim, dochodzi do ul. Henryka Hoyera.
2. Zgodnie z ustaleniami obowiązującego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Stary Bieżanów” (Uchwała CVII/2737/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2018 r.) ul. Kazimierza Pochwalskiego stanowi drogę publiczną klasy dojazdowej KDD.19. Docelowe zagospodarowanie musi być zgodne z ustaleniami wyżej wymienionego planu zagospodarowania przestrzennego. Wszelkie zmiany w pasie drogowym należy projektować zgodnie 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.2016.124 ze zm.).
3. Analizie nie podlegają własności działek, ich użytek oraz zajętości terenu.

Informacja techniczna 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.
6. Przewidzieć przebudowę skrzyżowań z drogami podporządkowanymi.
7. ~~Przeanalizować zapewnienie obustronnego chodnika zgodnie z ww. Rozporządzeniem, w tym m. in.:~~
 - a) Minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m,

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

* ZAPEWNIĆ JEDNOSTRONNY CHODNIK, A DO PRZECIWNEJ STRONY ZATOKĘ PARKINGOWĄ I BIEŻANOWIA 0,5 m.

- b) Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych,
 - c) Ciągi piesze powinny mieć normatywne pochYLENIA podłużne i poprzeczne.
8. 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.
 9. 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.
 10. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności. Dla określenia kategorii ruchu, rodzaju krawężników, konstrukcji nawierzchni chodników, zjazdów - należy uzyskać opinię działu UD.
 11. 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).
 12. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
 13. Ponadto:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: audytu rowerowego, MIRu;
 - 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.
 14. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie. Winna ona zawierać niezbędne uzgodnienia/opinie. Niemniej jednak przed wykonaniem projektu budowlanego zaleca się wykonanie koncepcji w celu określenia m. in. zajętości terenu.

Informacja techniczna w zakresie utrzymania dróg:

1. Zaprojektowanie drogi o kategorii KR3 wraz z chodnikami, nawierzchnią jezdni z asfaltobetonu, konstrukcja drogi zgodnie z rozporządzeniem dla KR3.
2. Chodniki o nawierzchni z kostki betonowej bezfazowej koloru szarego, dwuwarstwowa podbudowa z kruszywa kamiennego o ciągłym uziarnieniu, dolna warstwa podbudowy o grubości 25cm i uziarnieniu 0-63mm, górna warstwa podbudowy o grubości 10cm i uziarnieniu 0-31,5mm, krawężnik betonowy 15/30, obrzeże betonowe 8/30.

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

Informacja techniczna w zakresie oznakowania i UBRD do docelowej organizacji ruchu:

Wykonawca w ramach inwestycji pod nazwą: modernizacja ul. Pochwalskiego zobowiązany będzie do sporządzenia projektu docelowej organizacji ruchu zgodnie z wytycznymi określonymi w §5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (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 umieszczania 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 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 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. od 2,9 do 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 Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie.

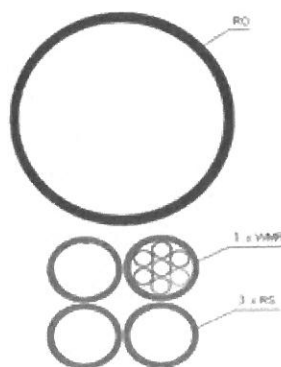
Jeżeli ww. Zarząd nie określi warunku to oznakowanie poziome należy wykonać w technologii REMO2000 – flex lub równoważnej.

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.

Informacja techniczna w zakresie infrastruktury teletechnicznej:

1. W związku z nowelizacją ustawy z dnia 7 maja 2010r. o wspieraniu rozwoju usługi i sieci telekomunikacyjnych Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie: budowy dróg publicznych; przebudowy dróg publicznych, chyba że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny.
2. Zaprojektować kanał technologiczny typu KTu1 tj. ciąg 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 5.



3. Zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji.

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

4. Zaprojektować w dwóch miejscach kanały technologiczne przepustowe pod ul. Pochwalskiego, zakończone studniami SKO-4 w celu przyszłej rozbudowy infrastruktury.
5. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m
6. Otwory rur zabezpieczyć uszczelkami w studniach kablowych.
7. Po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów.
8. Elementy metalowe studni, wykonać ze stali ocynkowanej.
9. Wywietrzniki na pokrywach studni powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”.
10. Nad kanalizacją umieścić folię ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”.
11. Wprowadzić numerację studni kablowych zgodnie z poniższym schematem:
Typ kanału (**KT**) . nazwa obrębu (**P-101**) . numer działki na której studnia jest zlokalizowana (**717**) . 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-101.717.01
KT.P-101.717.02
12. 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.
13. Na etapie projektowania dokumentacja musi zostać uzgodniona z działem UI ZDMK.


Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Janina Pokrywka

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa IPR

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

Krzysztof Dyrka
Przygoda 11 11 11

Michał Bł...



D. KONDRACKI
06 MAR. 2020

Kraków, 04.03.2020 r.

RU.461.6.53.2020

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy oświetlenia drogowego dla zadania pn.: „Modernizacja ul. Pochwalskiego” w Krakowie.

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

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ3255. 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 nowego oświetlenia linią kablową, doziemną 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) Dla zasilania zdemontować istniejącą napowietrzną szafę (PZ3255) i projektować nową doziemną szafę oświetlenia ulicznego wyposażoną między innymi w sterownik centralny zgodny z systemem ZDMK. Dla nowej szafy uzyskać warunki zasilania z Tauron S.A. (3 fazowe)
 - e) Sterowniki lokalne opraw zintegrować z systemem centralnym ZDMK.
 - f) Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub zutylizować – w porozumieniu z działem UT tut. Zarządu.
 - g) Podtrzymać zasilanie obwodów poza zakresem inwestycji (kablowo, doziemnie).
 - h) Wykonać inwentaryzację istniejącego oświetlenia oraz bilans mocy obwodów projektowanych i istniejących.
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. Uzgodnienie lokalizacji może zostać wydane 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 PZ3255

Z up. DYREKTORA ZDMK

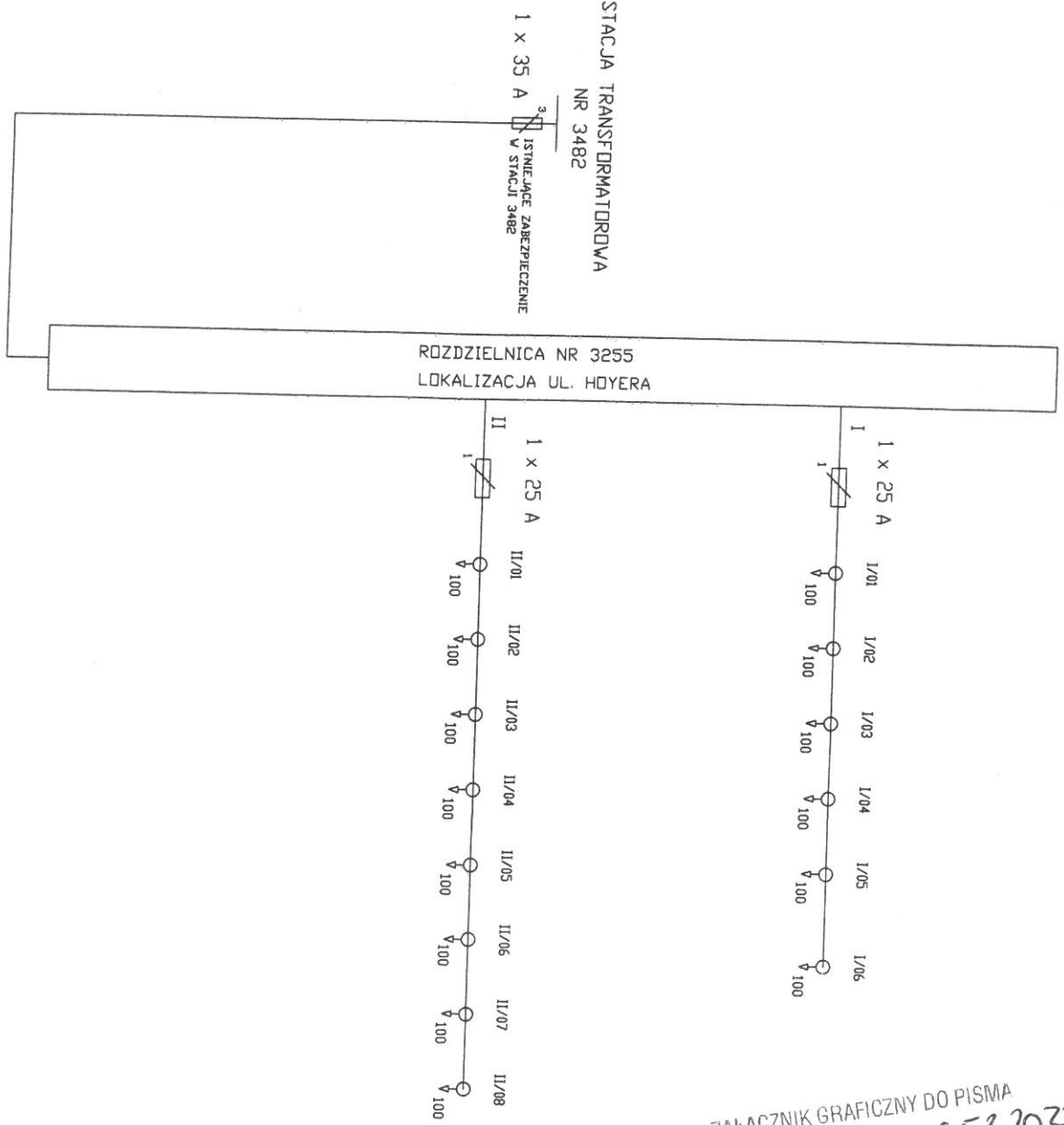
Przemysław Czech
Kierownik Działu Uzgodnień

Otrzymują:

- 1 x Adresat wraz z załącznikiem
- 1 x aa RU (ID:1816559).

PZ 3255

ZŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK Nr. EU.56.653.202



MOC ZAINSTALOWANA P=151kW
U=380/220V - 50Hz
UKŁAD SIECI TN-C
SYSTEM OCHRONY - SAMOCZYNNIE SZYBKIE WYŁĄCZENIE

LEGENDA:

- 1/08 - MOCY OBRODU
- 100 - W KĄCIU SWIETLIKU
- 100 - WIEŻA ZEWNĘTRZNA

CENTRUM TECHNIKI
OSWIELENIA

NR OPR. ES/TP / 99

SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH
ROZDZIELNICA NR: 3255

RYS NR 2

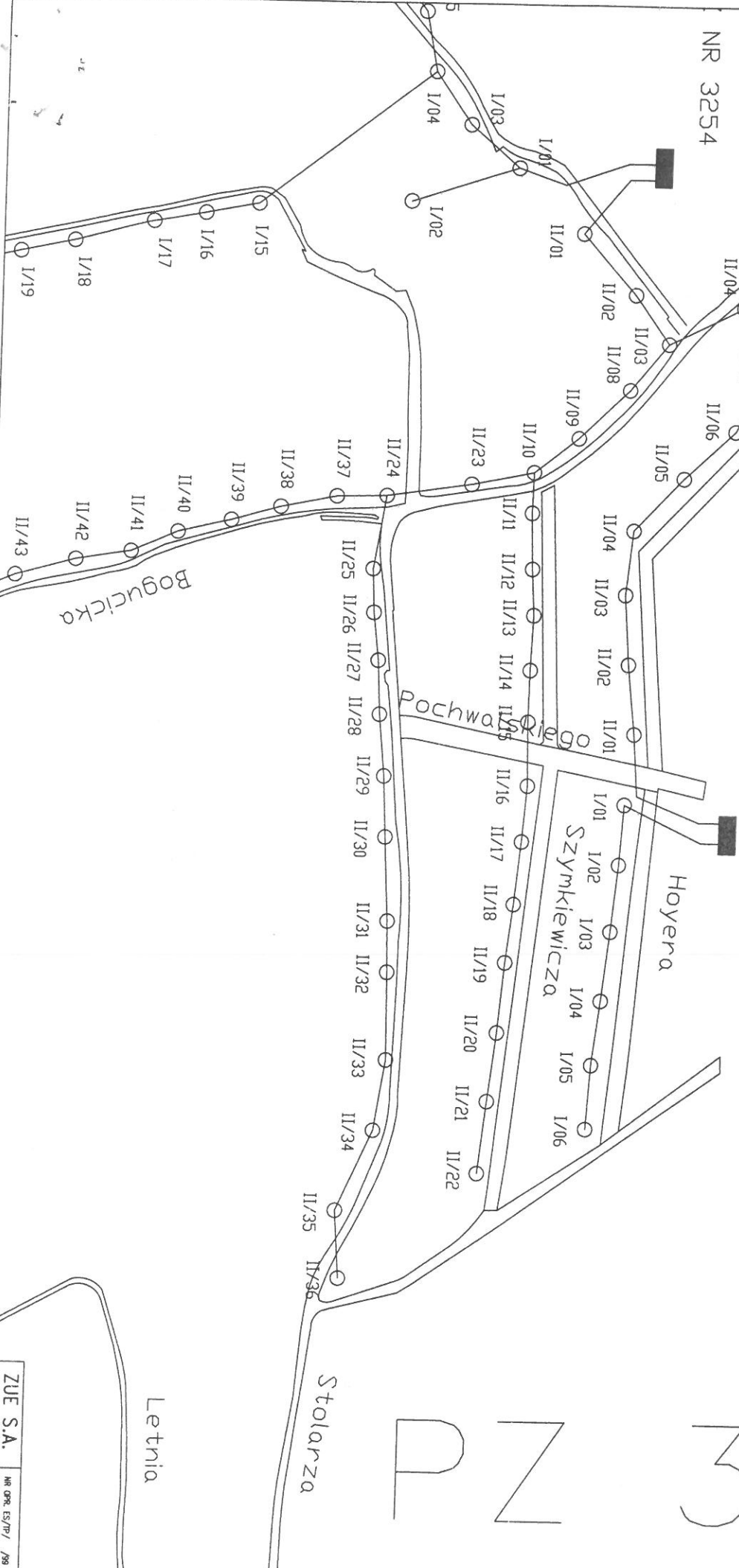
NR 3254

Bogucicka
Weigla

PZ NR 3255

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK Nr. 2020.55.9. 6.53.2020

PZ 3255





Zarząd
Zieleni Miejskiej
w Krakowie

10

Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
ul. Centralna 53
WPLYNEŁO

Dnia 2020 -08- 11

88953/20

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

Podpis
Karolina Zamerliak

Kraków, 7 sierpnia 2020 r.

M. PAPROTA

13 SIE. 2020

KO

ZZM.ZZS.40.12.77.20.16032.AW

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

Dotyczy: PISMA ZNAK IPR.455.5.10.2020 Z DNIA 16.07.2020 R. W SPRAWIE WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA MODERNIZACJI ULICY POCHWAŁSKIEGO

W odpowiedzi na pismo jw. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie informuje, że w pasie drogowym ul. Pochwałskiego brak jest zieleni wysokiej.

W związku z powyższym tut. Jednostka nie wnosi uwag dla planowanej modernizacji ww. ulicy.

Z poważnienia
Dyrektora Zarządu Zieleni Miejskiej
w Krakowie
Jarosław Tabor
Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie
tel. +48 12 201 02 40
sekretariat@zsm.krakow.pl
Siedziba: 30-059 Kraków, ul. Reymonta 20
www.zsm.krakow.pl

M. Baranśka
2020-02-27 r

Kraków, 24 LUT. 2020

IR-04.7211.1.7.2020

IP

Zarząd Dróg Miasta Krakowa, ul. Centralna 53 W P Ł Y N Ę Ł O	
Dnia	2020-02-27
L.Dz.	23222
Podpis	<i>[Signature]</i>

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. **POCHWALSKIEGO**”
„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.



- 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. Podgóрки 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 Podgóрки - Sobonowicka oraz Podgóрки - 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 5,00m. 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.



Zarząd Transportu
Publicznego
w Krakowie

TT.421.17.2020

Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
ul. Centralna 53
WPLYNEŁO

Dnia 2020-02-19

L.Dz. 2017/20

Kancelista
Janusz

IP

M. JACIĄGUT 2020-02-20
N. JUDA
K. BURBA
I. JANDZIUK

Kraków, dnia 2020-02-12

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. Podgórkki od ul. Soboniewickiej do ul. Miarowej”
- 6) **Załącznik nr 6** – „Modernizacja ul. Pochwałskiego”
- 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

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

Z up. DYREKTORA ZTPK

Piotr Dera
Kierownik Działu
Organizacji Transportu

44



Załącznik nr 6

Dotyczy: „Modernizacja ul. Pochwalskiego”

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 stosując wbudowane elementy uspokojenia ruchu w formie wyniesień tarcz skrzyżowań ul. Pochwalskiego z ul. D. Szymkiewicza i ul. Pochwalskiego z ul. H. Hoyera i naprzemiennego równoległego parkowania dla pojazdów samochodowych stanowiące element „naturalnego” uspokojenia ruchu. Dla zapewnienia warunków bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi należy przewidzieć oświetlenie ul. Pochwalskiego.

ORIENTACYJNY ZAKRES INWESTYCJI



Skala: 1:1000