



Kraków, dnia 2020-08-05

TT.421.117.2020

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

[e-mail: sekretariat@zdmk.krakow.pl]

Dotyczy: IPR.452.8.3.2020 wydania warunków technicznych dla zadania pn. „Układ drogowy - Kraków Nowa Huta Przyszłości”

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie, w odpowiedzi na korespondencję elektroniczną z dn. 14.07.2020 r., przekazuje następujące informacje w sprawie jw.

W zakresie organizacji transportu:

- planowane ulice klasy Z i klasy L należy dostosować do prowadzenia ruchu autobusów KMK (m. in. odpowiednia szerokość jezdni, infrastruktura przystankowa: krawędź peronu długości min. 20 m, szerokość peronu min. 3,5 m, prowadzenie ciągów pieszych za wiatami, odpowiednie doświetlenie przystanków, stosowanie krawężników peronowych typu kassel kerb);
- należy zaplanować przedłużenie linii tramwajowej z pętli „Pleszów” do planowanej zabudowy, która będzie stanowić olbrzymi generator ruchu;
- należy zintegrować przestrzennie przesiadkę z planowanej linii tramwajowej na linii autobusowe, które będą obsługiwać zabudowę usługową i przemysłową podobszaru Igołomska Północ;
- należy zaplanować miejsce dla zawracania/kończenia linii autobusowych na podobszarze Igołomska Północ (przy tworzeniu szczegółowych rozwiązań należy mieć na względzie casus zabudowy biurowej przy ul. Życzkowskiego i odpowiednio wcześniej zapewnić konieczną infrastrukturę);
- po opracowaniu koncepcji układu drogowego, która będzie zawierać m. in. określony przekrój uliczny i lokalizację przystanków, należy uszczegółowić planowane zagospodarowanie przestrzenne obszarów usługowych i usługowo – przemysłowych, w szczególności w zakresie zachowania korytarzy dla ciągów pieszych naprowadzających do przystanków KMK;
- przy analizie możliwości przedłużenia linii tramwajowej należy przeanalizować również wprowadzenie linii tramwajowej do podobszaru Igołomska Południe;
- do kształtowania obsługi komunikacyjnej Nowej Huty Przyszłości należy podejść holistycznie, w sposób zrównoważony, tj. w szczególności zniwelować oddziaływanie bariery przestrzennej, którą stanowi ul. Igołomska oraz największy nacisk położyć na komunikację publiczną oraz poruszanie się pieszo i rowerem, w szczególności wewnątrz obszaru Igołomska Północ (oraz Igołomska Południe i in., które nie należą do opiniowanego zakresu);

W zakresie mobilności aktywnej, ze względu na planowaną klasę drogi oraz przeznaczenie, przy projektowaniu należy:

- wykonać obustronny chodnik o nawierzchni bezfazowej i szerokości dostosowanej do przewidywanego natężenia ruchu (min 2.0 m – do wskazanej wartości nie wlicza się szerokości krawężników i obrzeży);
- wykonać obustronną drogę dla rowerów o szerokości min. 2.5 m, skomunikowaną z planowaną infrastrukturą w ciągu ul. Igołomskiej;
- wzdłuż nowoprojektowanej ulicy zaprojektować pas zieleni (o szerokości min 1m) oddzielający chodnik od jezdni;
- dla infrastruktury rowerowej zastosować rozwiązania wg „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” zgodnie z Zarządzeniem Nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r. (m.in. nawierzchnia asfaltowa);
- zapewnić ciągłość nawierzchni i niwelety chodnika oraz DDR na wszystkich wlotach podporządkowanych i zjazdach (nie dotyczy ulic obsługiwanych przez komunikacją miejską);
- wykonać prawidłowe oświetlenie i odwodnienie ciągów, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężać użytkowej szerokości chodnika i DDR;
- przeanalizować lokalizację przejść dla pieszych;
- zaprojektować miejsca dla montażu stojaków rowerowych zgodnych ze wzorem stojaka, typu odwrócone „U”, zatwierdzonym w Standardach technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa;
- zapewnić spójność rozwiązań projektowych na połączeniu projektowanego zakresu z istniejącą i planowaną infrastrukturą.
- dla opracowania projektowego uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu.

Koncepcję układu do obsługi obszaru Nowa Huta Przyszłości Igołomska – Północ należy przedstawić do Zarządu Transportu Publicznego celem zaopiniowania. Powyższe warunki techniczne mają charakter ogólny i na etapie koncepcyjnym będą uszczegóławiane i modyfikowane w odniesieniu do rozwiązań wynikowych opracowanych na podstawie warunków technicznych wszystkich interesariuszy.

Z ŁD, DYREKTORA ZTPK



wnik Usługi
acji Transp

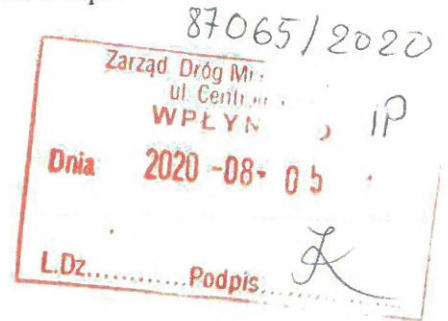
Sprawę prowadzi:
Sylwia Rogala - TTR
nr tel.: 12 616 86 61

W zakresie mobilności aktywnej:
Anna Pyk-Wolak – TA
nr tel. 12 616 86 72

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x aa TTR

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

Temat: FW: korespondencja do wysyłki
Nadawca: Kancelaria ZDMK
Data: 2020-08-05 14:08
Adresat: "8kancelaria@zdmk.krakow.pl" <8kancelaria@zdmk.krakow.pl>



From: Sekretariat DN [mailto:sekretariat@zdmk.krakow.pl]
Sent: Wednesday, August 5, 2020 2:06 PM
To: kancelaria@zdmk.krakow.pl
Subject: FW: korespondencja do wysyłki

M. BARAŃSKA

07 SIE. 2020

From: Sekretariat <sekretariat@ztp.krakow.pl>
Sent: Wednesday, August 5, 2020 1:42 PM
To: sekretariat@zdmk.krakow.pl
Subject: FW: korespondencja do wysyłki

Dzień dobry, w załączniku przesyłam korespondencję dot. IPR.452.8.3.2020 wydania warunków technicznych dla zadania pn. „Układ drogowy Kraków Nowa Huta Przyszłości

Z poważaniem,

Magda Rzepa

Sekretariat Dyrektora

ZARZĄD TRANSPORTU PUBLICZNEGO w KRAKOWIE

IR-04.7211.1.34.2020

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Dział Przygotowania Inwestycji – IP
Sekcja Drogowa – IPR
<sekretariat@zdmk.krakow.pl>

**Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ULICY OBSŁUGUJĄCEJ STREFĘ AKTYWNOŚCI
GOSPODARCZEJ – NOWĄ HUTĘ PRZYSZŁOŚCI**

W odpowiedzi pismo IPR.452.8.5.2020 z 14 lipca 2020 r. przedkładałam następujące wytyczne dla projektowanej ulicy.

W zakresie włączenia projektowanej ulicy do ul. Igołomskiej.

- Połączenia przedmiotowej ulicy z ul. Igołomską, z uwagi na jej planowaną funkcję rozprowadzającą ruch z obszaru, muszą zapewniać możliwość obsługi na wszystkie relacje, tj. także poprzez relacje skrętne w lewo.
- Włączenie z zachodniej strony (tj. w okolicy bramy nr 8 kombinatu metalurgicznego).
 - Zwraca się uwagę na to, iż miejsce włączenia projektowanej ulicy w ul. Igołomską znajduje się w odległości ok. 500 m od skrzyżowania z ul. Cementową oraz ok. 500 m od węzła drogowego WD04. Odległości te są niezgodne z § 9 ust. 1 pkt 3 Rozporządzenia 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 związku z powyższym, rozwiązaniem rekomendowanym jest zmiana lokalizacji podłączenia ww. ulicy w ul. Igołomską. W celu minimalizacji liczby skrzyżowań na ciągu ulicy klasy GP, zapewnieniu prawidłowych warunków ruchu na jezdni głównej ul. Igołomskiej oraz umożliwieniu realizacji wszystkich relacji skrętnych, zalecanym miejscem połączenia projektowanej ulicy z istniejącym układem ulicznym jest węzeł WD04. Zasadna jest analiza wykonania ronda (rond) na włączeniu przedmiotowej ulicy do skrzyżowania jezdni serwisowych.
 - Konsekwencją powyższego winna być zmiana siatki sieci ulicznej projektowanej w ramach obsługi Nowej Huty Przyszłości – tak, by główne podłączenia nowych ulic łączył z rozbudowywanym układem węzłów na ul. Igołomskiej w celu minimalizowania

koniecznych do wykonania korekt w układzie drogowym. Dotyczy to w szczególności ulic oznaczonych jako:

- KDZ.1 w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Nowa Huta Przyszłości – Igołomska Południe” (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2016 r. poz. 7842, z 2018 r. poz. 2219; dalej: „mpzp obszaru południowego”);
 - KDZ.1 w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Nowa Huta Przyszłości – Igołomska Północ” (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2017 r. poz. 7619; dalej: „mpzp obszaru północnego”);
 - KDZ.2 w mpzp obszaru północnego.
- Powyższe pozwoli kształtować sieć ulic nowego obszaru zgodnie z warunkami technicznymi zawartymi w ww. rozporządzeniu, mając na względzie hierarchizację sieci ulicznej, zapewnienie czytelności układu ulic, prawidłowych warunków ruchu oraz właściwej pracy i efektywność sterowania ruchem.
 - W przypadku kształtowania przedmiotowej ulicy zgodnie z obowiązującym mpzp obszaru północnego, zasadne jest, w celu zachowania dyscypliny finansów publicznych, zaprojektowanie skrzyżowania czterowłotowego – tak, by w przypadku podjęcia decyzji o budowie połączenia w kierunku południowym (tj. ulicy KDZ.1 przewidzianej w mpzp obszaru południowego), nie było konieczności wykonywania przebudowy lub rozbudowy skrzyżowania. Należy mieć na względzie, iż podjęcie decyzji o budowie połączenia w proponowanym przebiegu nie jest korzystne z punktu widzenia ruchowego.
 - W związku z koniecznością przebudowy (rozbudowy) ww. skrzyżowania, zasadna jest analiza w zakresie typu skrzyżowania. Z uwagi na brak danych o wielkości natężenia ruchu oraz jego strukturze kierunkowej, nie można wskazać preferowanego typu skrzyżowania. Sugeruje się wykonanie analizy w zakresie budowy skrzyżowania typu rondo turbinowe niesterowane sygnalizacją świetlną. W przypadku zaprojektowania skrzyżowania zwykłego lub skanalizowanego, konieczne jest wykonanie dodatkowych pasów ruchu dla pojazdów skręcających w lewo i w prawo (z tym, że budowa pasów do skrętu w prawo winna być poprzedzona stosowną analizą uzasadniającą konieczność jego budowy).
- Włączenie projektowanej ulicy w ul. Igołomską z wschodniej strony (tj. w rejonie skrzyżowania z ul. Rzepakową).
 - Włączenie to winno być kształtowanie poprzez projektowany węzeł drogowy WD05, gdzie możliwość wyboru kierunku winna odbywać się poprzez układ jezdni serwisowych istniejącego węzła.
 - Zasadna jest analiza w zakresie budowy ronda na włączeniu przedmiotowej ulicy do węzła.
 - Włączenia ulicy zbiorczej do jezdni serwisowych ul. Igołomskiej w rejonach węzłów winny być projektowane w sposób umożliwiający prowadzenie ruchu bez sterowania sygnalizacją świetlną, chyba że z uwagi na wielkość natężenia ruchu taki rodzaj sterowania będzie nieefektywny. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności umożliwiające

- prorowadzenie ruchu bez sygnalizacji świetlnej (lub, w przypadku, gdy z ww. powodów zastosowanie sygnalizacji świetlnej będzie konieczne, jej awarii).
- Przy projektowaniu rozwiązań w rejonie ul. Igołomskiej, należy przewidzieć budowę linii tramwajowej, wraz z pętlą przy skrzyżowaniu z ul. Rzepakową, uwzględnionych w mpzp obszaru północnego oraz mpzp obszaru południowego. Należy przewidzieć stosowną rezerwę terenową oraz projektować nowy układ w taki sposób, by – w przypadku realizacji połączenie tramwajowego – zminimalizować liczbę robót straconych.
 - Zasadne jest przeanalizowanie zasadności budowy linii tramwajowej (bądź innej formy zapewnienia komunikacji miejskiej o odpowiednim poziomie sprawności i niezawodności) wewnątrz południowego obszaru NHP z uwagi na przyszłą intensyfikację zabudowy rejonu, w tym aktywizację Przylasku Rusieckiego oraz planowaną lokalizację „Błot 2.0”.

W zakresie parametrów przedmiotowej ulicy klasy zbiorczej.

- Ulica winna posiadać obustronne chodniki oraz ścieżki rowerowe o szerokościach dostosowanych do docelowego (tj. uwzględniającego przyszłe zagospodarowanie całego obszaru) natężenia ruchu pieszego oraz rowerowego. Nie dopuszcza się wyznaczania ścieżek pieszo-rowerowych. Należy unikać montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku – jeżeli nie jest to możliwe, należy wówczas szerokość chodnika stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
- Należy nie projektować zatok postojowych. Parkowanie należy zapewnić na terenach inwestycji niedrogowych lub (ewentualnie) na ulicach niższych klas.
- W celu zapewnienia czytelności układu ulicznego, poprawnego kształtowania ciągów pieszych i rowerowych w rejonach skrzyżowań oraz minimalizacji kolizji oznakowania pionowego, słupów oświetleniowych itp. z ciągami pieszymi, zaleca się oddzielenie ścieżki rowerowej i chodnika od jezdni poprzez zieleniec.
- Projektowane przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów winny posiadać dedykowane oświetlenie zapewniające wzajemną widoczność pomiędzy kierującymi a pieszymi i rowerzystami, w szczególności w okresie niedostatecznej widoczności. Oświetlenie to winno obejmować także obszar oczekiwania przed jezdnią.
- Biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia odpowiedniej hierarchii sieci ulicznej, zjazdy z projektowanej ulicy należy wyznaczać w ostateczności – gdy nie jest możliwe wykonanie ich z ulic niższych klas. W takim przypadku należy zapewnić na zjeździe ciągłość nawierzchni i niwelety chodnika i ścieżki rowerowej.

Uwagi ogólne.

- Należy określić pojazd miarodajny dla projektowanego układu.

- Parametry ulic oraz skrzyżowań muszą być wybrane na podstawie parametrów ruchu, jaki będzie przenośli budowany układ drogowy, w szczególności: wielkości natężenia ruchu oraz struktury rodzajowej, z uwzględnieniem pojazdu miarodajnego.
- Należy pozyskać opinię Zarządu Transportu Publicznego w zakresie kursowania przez planowany układ uliczny autobusów komunikacji miejskiej.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej (docelowej) oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).
- W przypadku ingerencji w istniejące skrzyżowania z sygnalizacją świetlną na ciągu ul. Igołomskiej, konieczne jest na etapie opracowywania projektu budowlanego uwzględnienie zmian w infrastrukturze sygnalizacji świetlnej (przestawienie masztów, wymiana blend, zmiana i uzupełnienie lokalizacji detekcji), jak również zaktualizowanie projektu ruchowego sygnalizacji świetlnej. W związku z powyższym, na etapie projektu budowlanego należy wystąpić do Wydziału IR oraz do ZDMK o szczegółowe warunki techniczne.
- W przypadku, gdy w związku z ww. aktualizacją projektu organizacji ruchu korygowany będzie program ruchowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu znajdującym się na ciągu koordynowanym, konieczne jest dostosowanie sygnalizacji na całym ciągu w celu niezaburzenia wiązki koordynacyjnej.
- Parametry techniczne projektowanych rozwiązań (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, skrajnie, warunki widoczności) 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,

Z-ca Dyrektora Wydziału
Michał Mikołajczyk

Otrzymują:

- 1 x adresat
- 1 x Pani Paulina Sewińto-Madej (JRP ZDMK)
- 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



EU
M. BARANSKA30 LIP. 2020
no**Zarząd Dróg Miasta Krakowa**
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH W ZAKRESIE ODWODNIENIA DLA BUDOWY DROGI DO OBSŁUGI STREFY AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ – NOWA HUTA PRZYSZŁOŚCI (PODOB SZAR IGOŁOMSKA – PÓŁNOC) OZNACZONEJ SYMBOLEM KDZ.2 ORAZ FRAGMENTU DROGI KDZ.1.

Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. W bezpośrednim sąsiedztwie nie ma miejskiej sieci kanalizacji opadowej. Teren inwestycji znajduje się w obszarze zlewni odbiornika jakim jest kanał Suchy Jar w zarządzie Arcelor Mittal Poland S.A Oddział w Krakowie ul. Ujastek 1, 30-969 Kraków do którego można odprowadzić wody za zgodą i na warunkach jego zarządcy. Dla prawidłowego odwodnienia należy wybudować kanał opadowy w ulicach z wylotem do ww. odbiornika.

Przy projektowaniu kanału w ulicy, należy spełnić następujące warunki:

1. uzgodnić trasę w pasie drogowym ulic w ZDMK,
2. kanalizacja opadowa winna uwzględniać całą zlewnię ciężącą do kanału przy parametrach wynikających z planów zagospodarowania przestrzennego,
3. określić geotechniczne warunki posadowienia,
4. przedstawić obliczenia hydrologiczo-hydrauliczne sprawdzające dobraną średnicę kanalizacji opadowej w ulicy, do wymiarowania odwodnienia terenów należy stosować formułę Bogdanowicz-Stachy,
5. studzienki rewizyjne winny być betonowe, z prefabrykowanym dnem,
6. studzienki betonowe/żelbetowe, zakończyć „pływającymi” włączami z żeliwa sferoidalnego Ø600 klasy D400 zgodnymi z PN-EN 124 z wkładką wygłuszającą z szerokim pierścieniem żeliwnym. Włazy niewentylowane z ramą okrągłą i pokrywą zatraskową,
7. studzienki wodościekowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0.8m,
8. projekt uzgodnić w KEGW,
9. do projektu opracowanego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 (Dz. U. 2012.462) w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, należy dodatkowo dołączyć

odpowiednie uprawnienia branżowe projektanta oraz aktualne świadectwo przynależności do Izby Inżynierskiej,

10. warunki techniczne zachowują ważność przez 3 lata od daty wystawienia.

Dodatkowo Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że należy dążyć do zatrzymania wód opadowych z odwodnienia planowanej inwestycji w miejscu opadu, poprzez zastosowanie rozwiązań niebiesko-zielonej infrastruktury tj. zielone pasy dzielące pomiędzy pasami jezdni, rowy chłonne, niecki filtracyjne, lokalne obniżenia z bioretencją, powierzchnie przepuszczalne itp.

Otrzymują:

① x Adresat (bez zał.)

1 x aa (WEU).

Adam Cebula
Z-ca Dyrektora
ds. Gospodarki Wodnej



Kraków, 10 sierpnia 2020 r.

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

ZZM.MAR.53.119.20.15965.AP1

Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: "UKŁAD DROGOWY – KRAKÓW NOWA HUTA PRZYSZŁOŚCI".

W odpowiedzi na pismo znak IPR.452.8.6.2020 z dnia 16 lipca 2020 r. w sprawie wydania warunków technicznych dla budowy drogi do obsługi Strefy Aktywności Gospodarczej – Nowa Huta Przyszłości, Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie przekazuje poniższe informacje:

- w przedmiotowej koncepcji należy uwzględnić branżę architektury krajobrazu. W zespole projektowym winien uczestniczyć mgr inż. architektury krajobrazu. Osoba przewidziana do realizacji zamówienia i odpowiedzialna za pełnienie funkcji architekta krajobrazu, powinna posiadać wykształcenie wyższe w specjalności architekt krajobrazu a także posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenie zawodowe oraz doświadczenie w opracowaniu projektów w zakresie zieleni;
- wzdłuż koncepcyjnego przebiegu drogi i ciągów pieszych zaleca się zaplanować tereny zieleni zagospodarowane w możliwie największym stopniu zielenią wysoką, uzupełnioną krzewami. Sieci uzbrojenia podziemnego i nadziemnego należy koncepcyjnie zaprojektować w taki sposób, aby możliwe było wprowadzenie jak największej liczby drzew;

Utrzymanie zieleni w ciągach komunikacyjnych pozwoli na zachowanie ciągłości przyrodniczej oraz pozwoli na zachowanie korytarzy ekologicznych umożliwiających migracje zwierząt, dla których tereny zieleni stanowią naturalne środowisko życia. Ze względu na reprezentatywny przyszły charakter terenu, istnieje zasadność zachowania jak największej ilości zieleni towarzyszącej inwestycji drogowej, która w przyszłości może przyczynić się do wzbogacenia terenów o zieloną infrastrukturę wzdłuż ciągów komunikacyjnych i pozwoli na polepszenie jakości życia mieszkańców w sąsiedztwie inwestycji.

Ponadto, wnosimy o stosowanie wytycznych dla nowych inwestycji uwzględniających działania zwiększające udział zieleni w strukturze miasta, zmniejszających efekt wyspy ciepła oraz poprawiające naturalną retencję wód opadowych, w szczególności w inwestycjach, których charakter zasadniczo zmienia udział powierzchni biologicznie czynnej. Należy również stosować rozwiązania błękitno-zielonej infrastruktury pozwalającej na gromadzenie i wykorzystanie wody deszczowej lub stosować rozwiązania technologiczne spowalniające zrzut wody deszczowej do kanalizacji w przypadku nawalnych deszczy. W przypadku realizacji parkingów, należy uwzględnić rozwiązania pozwalające na utrzymanie wysokiego

wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej i umożliwiające nasadzenia drzew i krzewów w sąsiedztwie.

Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie informuje również, że w sytuacji ewentualnej kolizji projektu z zielenią wysoką (drzewa, krzewy) należy wykonać projekt nasadzeń zastępczych 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.

Jednocześnie przedmiotową koncepcję zaleca się opracować w oparciu o „Standardy ochrony i kształtowania zieleni na terenach inwestycji miejskich w Krakowie” (załącznik nr 1).

Z upoważnienia
Dyrektora Zarządu Zieleni Miejskiej
w Krakowie


Jarosław Tabor
Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji

Otrzymują:

1xAdresat+Załącznik

1xa/a

Załącznik:

„Standardy ochrony i kształtowania zieleni na terenach inwestycji miejskich w Krakowie” – wersja elektroniczna



Kraków, 10.09.2020r.

RU.461.6.257.2020

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy oświetlenia dla zadania "Układ drogowy - Kraków Nowa Huta Przyszłości" - „Budowa drogi do obsługi obszaru Strefy Aktywności Gospodarczej - Nowa Huta Przyszłości” dla kdz2 i fragmentu kzd1 zgodnie z mpzp „NOWA HUTA PRZYSZŁOŚCI PÓŁNOC”.

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

1. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (do pobrania ze strony www.zdmk.krakow.pl -> wytyczne dla projektantów)
2. W ramach inwestycji zaprojektować budowę 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 mm² na całej długości ułożony w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią, zjazdami np. DVR).
 - d) Dla zasilania projektować nową szafę (lub szafy) wyposażoną w zegar sterujący podstawowy i rezerwowy oraz sterownik centralny zgodny z systemem ZDMK.
 - e) O warunki zasilania szafy wystąpić do Tauron Dystrybucja S.A. W zakresie zasilania szafy uzgodnić projekt w Tauron.
3. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) w oparciu o uzgodniony projekt branży drogowej.
4. Rozstaw słupów i moc opraw dobrać do planowanego zagospodarowania z zachowaniem wymogów stawianych oświetleniu. 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. 2016 poz. 124 z póź. zm) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawęzać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.
5. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
6. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie.

7. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
8. Na etapie wydawanie warunków analizie nie podlegają własności działek. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK.
9. Dla inwestycji uzyskać niezbędne opinie i uzgodnienie w tut. Jednostce i pozostałych Jednostkach miejskich zgodnie z ich kompetencjami oraz w zgodzie z obowiązującym prawem i procedurami.

Warunki zachowują ważność przez okres 3 lat.

Załączniki:

- 1) Brak

Z up. DYREKTORA ZDMK

Przemysław Czech
Kierownik Działu Uzgodnień

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa RU (IP email, ID: 2032553).



IPR.452.8.15.2020

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: informacji technicznej dla zadania pn. „Układ Drogowy Kraków Nowa Huta Przyszłości – budowa drogi do obsługi Strefy Aktywności Gospodarczej – opracowanie koncepcji”

Zarząd Dróg Miasta Krakowa informuje.

1. Wg obowiązującego MPZP obszaru „Nowa Huta Przyszłości – Igołomska Północ”, przedmiotowa droga określona została jako droga klasy zbiorczej oznaczona symbolami KDZ.2 oraz częściowo KDZ.1.
2. W obszarze przedmiotowej inwestycji realizowane jest zadanie pn. „Rozbudowa ulicy Igołomskiej, drogi krajowej nr 79 – etap 2”. W związku z powyższym budowę drogi KDZ.1 i KDZ.2 należy wykonać w dowiązaniu do realizowanego 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 do stanu istniejącego, a na początkowym i końcowym odcinku drogi – do stanu realizowanego w ramach przebudowy ul. Igołomskiej, 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 docelowego układu drogowego, w tym m.in. przekrój drogi, dla prawidłowego włączenia projektowanej drogi w ul. Igołomską (w obszarze istniejącego i docelowego pasa drogowego).
4. Należy zapewnić bezpieczne prowadzenie oraz ciągłość ruchu pieszego (stosownie do potrzeb).
5. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi, zgodnie z ww. Rozporządzeniem.
6. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi, ze szczególnym uwzględnieniem skrzyżowań.
7. Należy zaprojektować skrzyżowania zgodnie z ww. Rozporządzeniem.
8. Geometria całego układu drogowego winna być projektowana w oparciu o prognozowane natężenia ruchu i klasy dróg, przy zapewnieniu warunków widoczności, przejezdności oraz bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszych. Układ geometryczny, rozwiązania techniczne oraz sposób organizacji ruchu powinny być wzajemnie dostosowane do siebie – warunki i opinie w tym zakresie należy uzyskać w Wydziale Miejskiego Inżyniera Ruchu.
9. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów.
10. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.
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.
12. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
13. Ponadto:
 - a. uzyskać warunki/opinie: audytu rowerowego, MIRu, ZTP, 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;
- g. należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego w szczególności w rejonie skrzyżowań, zjazdów do posesji itp.

14. Opracowanie koncepcyjne przedstawiające rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega zaopiniowaniu w tut. Zarządzie. Winna ona pozyskać niezbędne warunki/opinie.

Z-ca Dyrektora ds. Drog
Janina Pokrywa