



Kraków, dnia 24.06.2019

RU.461.1.453.2019

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

Projektant:  
REMAPOL  
FIRMA HANDLOWO-USŁUGOWA  
GRZEWGORZ KALITA  
WIELKIE POLA 7  
Adres do korespondencji:  
Ul. Ciepłownicza 21 pok. 2,3,4  
31-574 Kraków

Po przeanalizowaniu skorygowanej dokumentacji dołączonej do wniosku oraz w oparciu o pismo znak::

- IU.461.1.1137.2018 z dnia 28.12.2018r. – opinia do wstępnej koncepcji przebiegu tras rowerowych – ścieżki rekreacyjnej pieszo-rower. w dzielnicy XI Podgórze Duchackie;
- TA.63.2.34.2019 z dnia 2.04.2019r. – opinii audytu rowerowego;
- IR-4.7211.124.2019 – opinii Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa;
- Wyjaśnienia projektanta doniesione w dniu 11.06.2019r.

Zarząd Dróg Miasta w Krakowie opiniuje koncepcje branży drogowej (rozwiązania sytuacyjne wraz z przekrojami w miejscach charakterystycznych oraz bez branży odwodnienia i oświetlenia) dla inwestycji pn.: „**Budowa ścieżki rekreacyjnej pieszo-rowerowej Podgórze Duchackie**” – **etap VII – odcinek ul. Walerego Sławka od skrzyżowania z ul. Kamińskiego do skrzyżowania z ul. Puszkarską** z poniższymi uwagami do wprowadzenia.

Z uwagi na fakt, iż w przedmiotowej dokumentacji nie wprowadzono wszystkich uwag zawartych w opiniach do rozwiązań Miejskich Jednostek, jak również zwymiarowania wszystkich projektowanych elementów docelowego układu drogowego, na dalszym etapie projektowania należy:

1. Na skrzyżowaniu ul. Kamińskiego z Ul. W. Sławka:
  - a. Przeprojektować miejsca azylu dla pieszych przed przejściami dla pieszych z zapewnieniem powierzchni akumulacji dla pieszych o szerokości min. 3,0m
  - b. Pas do skrętu w prawo z ul. Kamińskiego w ul. W. Sławka należy rozpocząć nieprzejezdną wyspą kryjącą zamiast oznakowania poziomego.
2. W rejonie budynku ul. Sławka 8a zastosować od strony parkingu na terenie prywatnym zabezpieczenia przed najazdem na ciąg pieszo-rowerowy i parkowaniem pojazdów.
3. Zapewnić obsługę komunikacyjną istniejącej zabudowy, w tym m.in. stacji transformatorowej w rejonie jw.

4. Dostosować oraz skoordynować rozwiązania techniczne na zakresie opracowania z uwzględnieniem realizowanych inwestycji nie drogowych w przedmiotowym rejonie w tym m.in.
  - w odniesieniu do umowy podpisanej z tut. Zarządem nr 144/1/ZIKiT/2014 z dnia 23.04.2014.
  - po stronie północnej projektowanej ścieżki rowerowej tj. min. działek nr 3/21, 3/28 etc. z zapewnieniem obsługi komunikacyjnej inwestycji nie drogowej. Należy przedstawić poprawne rozwiązania w zakresie dowiązania do stanu istniejącego (z zrealizowaną obsługą komunikacyjną zabudowy wielorodzinnej) oraz docelowej rozbudowy skrzyżowania ul. Sławka z ul. Puskarską wraz z zaznaczeniem odcinka przejściowego.
5. Ponadto:
  - a) Na zakresach opracowania zapewnić powiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym, przy zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia drogi i terenu przyległego, w tym zjazdów, dojazdów, bram, przejazdów etc. Należy zachować normatywne parametry techniczne, w tym pochylenia podłużne i poprzeczne elementów docelowego pasa drogowego oraz zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia terenów przyległych.
  - b) warstwy konstrukcji całego docelowego układu drogowego zostanie przyjęta na etapie procedowania projektu budowlanego branży drogowej dla przedmiotowego zadania.
  - c) Przedstawić/uzupełnić:
    - pełne zwymiarowanie układu drogowego docelowego/istniejącego - na sytuacji pochylenia projektowanych elementów pasa drogowego, w szczególności dla zjazdów (brak w dokumentacji zwymiarowania);
    - Zapewnienie zabezpieczenia skarp, ogrodzeń etc.;
    - Poprzeczki i przekroje konstrukcyjne w miejscach charakterystycznych z lokalizacją uzbrojenia względem konstrukcji docelowej jezdni oraz z wrysowaniem granic docelowego pasa drogowego (w szczególności na przekroczeniach branż tj. przepustu, energetyki etc.);
    - Rozwiązania dla wszystkich projektowanych elementów pasa drogowego - rozwiązania w miejscu projektowanych ew. przepustów, skrap, schodów, murów oporowych, rowów etc. wraz z dowiązaniem do stanu istniejącego;
    - Trasę kanalizacji wraz z lokalizacją kratek i studni wodościekowych oraz oświetlenie;
    - Rozwiązania warstwowe;
    - Profil podłużny wszystkich skrzyżowań i zjazdów, ew. pochylni etc.;
    - Przejezdności na wszystkich skrzyżowaniach;
    - Skrajnie drogowe projektowanych murów oporowych względem docelowych elementów pasa drogowego;
    - Odnieść się pisemnie do wszystkich punktów niniejszego pisma, z wyjaśnieniami prowadzonych/niewprowadzonych uwag.
  - d) Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia. Uzyskać wszelkie dokumenty formalno-prawne zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i procedurami w tut. Zarządzie.
  - e) W dokumentacji projektowej należy uwzględnić wszystkie zjazdy, w tym min. mające dokumenty formalno-prawne, w tym min. wydaną decyzję na lokalizację zjazdu. Dla zjazdów należy zapewnić normatywne parametry, w tym w szczególności

skrajnie drogowe względem elementów zagospodarowania terenu, wraz z dowiązaniem do istniejącego zagospodarowania .

f) Dodatkowo:

- Lokalizację studzienek wodościekowych projektować w oparciu o plany warstwiczne oraz przewidzieć ich regulację wysokościową.
- Zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową, przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0.5 m. Ponadto należy zapewnić bezpieczną odległość od drzew i krzewów (zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami).
- Uwzględnić przyłącza do proj. sieci infrastruktury technicznej w niezbędnym zakresie.
- Dla projektów branżowych uzyskać wymagane przepisami prawa uzgodnienia/decyzje/opinie.
- Na wyznaczonych przejściach dla pieszych zastosować pasy naprowadzające i uzyskać opinie Zespołu Konsultacyjnego do spraw Dostępności Infrastruktury Miejskiej do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych (działającego przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa, powołanego zarządzeniem nr 2699/2013 z dnia 18.09.2013). Przewidzieć obniżenia krawężników do maks. 2cm na skrzyżowaniach w miejscach przeprowadzenia pieszych.
- Przed przejściami dla pieszych oraz na peronach przystankowych przewidzieć wykonanie wypukłych pasów informacyjnych dla osób z dysfunkcją wzroku o szer. Min. 0,6m. Do pasów zlokalizowanych przed przejściami dla pieszych przewidzieć wykonanie prostopadłego pasa prowadzącego wykonanego z płytek posiadających rowki prowadzące.
- Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunków mrozoodporności oraz będzie ustalona na etapie uzgadniania projektu budowlanego branży drogowej.
- W przypadku kolizji z istn. zielenią należy opracować inwentaryzację wraz z gospodarką zielenią oraz opracować projekt nasadzeń zamiennych.
- Należy rozwiązać kolizje branżowe projektowanej budowy układu drogowego objętego niniejszą dokumentacją z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci i uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego uzgodnienia.
- Parametry techniczne projektowanego docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe – szczególnie w rejonach występowania urządzeń technicznych dróg, zieleni, drzew, obiektów budowlanych, poszerzenia na łukach) winny spełniać wymagania ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie D.U.2016.124 (tekst jednolity) – w szczególności dla zjazdów istniejących oraz planowanych.
- Projektowane elementy infrastruktury tj. lampy oświetleniowe, sygnalizatory powinny być usytuowane w sposób nieograniczający użytkowej szerokości ciągów pieszych oraz rowerowych o szer. Min.

0,6m. Do pasów zlokalizowanych przed przejściami dla pieszych przewidzieć wykonanie prostopadłego pasa prowadzącego wykonanego z płytek posiadających rowki prowadzące.

- Zapewnić właściwe oświetlenie obszaru objętego projektem, w tym projektowanych ciągów pieszych i rowerowych, skrzyżowań, przejść dla pieszych, przystanków/zatok autobusowych etc. Lampy oświetleniowe nie mogą zawężać szerokości użytkowej chodników, winny być lokalizowane poza obrzeżem i krawężnikiem.
  - W szerokość użytkową chodnika, peronu autobusowego, jezdni etc. nie wliczać obrzeża i krawężnika.
  - Powiązać ciągi piesze z istniejącymi dojazdami, schodami etc.
6. Integralną częścią opinii jest opieczetowany załącznik.
7. Zgodnie z art. 20 ustawy Prawo Budowlane, odpowiedzialność za opracowanie projektu budowlanego w sposób zgodny z wymogami Prawa Budowlanego, przepisami i obowiązującymi normami oraz zasadami wiedzy technicznej, aktualności map ponosi Projektant.

**Biorąc powyższe pod uwagę tuż. Zarząd ponadto informuje, iż:**

- Na etapie opracowywania projektu budowlanego należy uzyskać ponownie niezbędne opinie Miejskich Jednostek tj. UM MIR, ZTP (w zakresie audytu rowerowego oraz transportu – zatok autobusowych, przystanków, rodzaju wiat etc.) wraz z wprowadzeniem uwag.
- Korekty, które są wymagane dla docelowego układu drogowego do opracowania projektu budowlanego wymagają stosownych zmian w projektach wszystkich opracowań branżowych. Całość dokumentacji winna uzyskać opinie wszystkich Miejskich jednostek jak w punkcie wyżej.

Załącznik/i:;

- 1) Koncepcja branży drogowej

Z up. DYREKTORA ZDMK

p.o. Przemysław Czech  
Kierownik Działu Uzgodnień

Sprawę prowadzi:  
Agnieszka Barnaś, Dział Uzgodnień Uzgodnień (RU)  
nr tel.: (12) 616-74-77

Otrzymują:

1 x Adresat wraz z załącznikami

1 x IP d/w

1 x a/a (52617 / 2019, ID: 1591016)

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