



IP.455.1.16.2020

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: informacji technicznej dla zadania inwestycyjnego pn.: Budowa ścieżek rowerowych w wybranych lokalizacjach na terenie miasta Krakowa - opracowanie dokumentacji projektowej w ramach zadania: Programu Budowy Ścieżek Rowerowych" /w zakresie: Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy drogi dla rowerów wzdłuż południowej strony Al. Pokoju

Zarząd Dróg Miasta Krakowa informuje.

Wyznaczenie połączenia istniejących ciągów rowerowych wzdłuż al. Pokoju (strona południowa), na odcinku od Ronda Grzegórzeckiego do Ronda Dywizjonu 308, w formie odrębnej ścieżki rowerowej. Należy uwzględnić koordynację z projektami budowlanymi, drogowymi zleconymi przez inwestorów inwestycji nie drogowych (w związku z art. 16 ustawy o drogach publicznych). Rozwiązać kolizje z istniejącą zielenią, infrastrukturą techniczną. Zapewnić prawidłowe warunki oświetlenia i odwodnienia.

Informacja techniczna w zakresie branży drogowej:

1. W obszarze objętym opinią obowiązują ustalenia następujących Miejsowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego obszarów.
 - a) „Cystersów” (1KDZ),
 - b) „Lema – Staw Dąbski” (KDZT.2),
 - c) „Lema – Park Lotników Polskich” (KDZT.2),
 - d) „Stare Czyżyny” (DZ.3)

Projektowane rozwiązania winny być zgodne z ustaleniami ww. planów.

2. Parametry techniczne projektowanych rozwiązań (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), winny być zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.) oraz ze Standardami Rowerowymi – Zarządzenie nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”.
3. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe do:
 - stanu istniejącego
 - oraz rozwiązań technicznych b. drogowej uzgodnionych:
 - ✓ pismem znak: ZIKiT/S/79/114/11/IUU/68054 z dnia 29.10.2011 r. dla inwestycji pn.: „Rozbudowa i budowa ul. Rogozińskiego, al. Pokoju, ul. Kordylewskiego wraz ze skrzyżowaniem z linią tramwajową w al. Pokoju oraz infrastrukturą techniczną w Krakowie”, dla której została wydana decyzja ZRID (przedmiotowa decyzja została wydana w oparciu o umowę zawartą pomiędzy GMK – ZIKiT a Inwestorem inwestycji niedrogowej),
 - ✓ pismem znak: IU.461.1.1092.2016(4) z dnia 10.07.2017 r. dla przebudowy wyspy środkowej na tarczy skrzyżowania ul. Ofiar Dąbia i al. Pokoju w Krakowie,

przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłości podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia pasa drogowego i terenu przyległego.

4. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych wszystkich elementów pasa drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry dróg (w tym m. in. szerokości chodnika, istniejącej infrastruktury rowerowej, granic pasa drogowego) oraz skrzyżowań (m. in. azyl dla pieszych i rowerzystów). Przedmiotowe zadanie może wiązać się z koniecznością doprowadzenia istniejących parametrów dróg i skrzyżowań do normatywnych.
5. Zakres inwestycji należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego i rowerowego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi/rowerowymi (stosownie do potrzeb).
6. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności i przejeźdźności.
7. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić ewentualną przebudowę istniejących dojazdów i zjazdów, w celu dostosowania wysokościowego do projektowanych elementów.
8. Konstrukcje nawierzchni powinny być projektowane w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności, jednocześnie powinny uwzględnić uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich – nawierzchnia bitumiczna (gr. 5 cm), podbudowa z kruszywa łamanego (gr. min. 30 cm, 0/31,5mm).
9. 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.
10. Ponadto należy:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: audytu rowerowego, ZZM, MIRu – przed uzgodnieniem projektu budowlanego,
 - b) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci,
 - c) uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia,
 - d) uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne,
11. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
12. O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.
13. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

Informacja techniczna w zakresie oświetlenia ulicznego:

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ: 1150, 1068, 1064, 1066, 1058, 1061, 1062, 2076. W załączeniu schematy o charakterze informacyjno-poglądowym.
2. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (dostępne na www.zdmk.krakow.pl -> wytyczne dla projektantów) oraz wymagania określone w Zarządzeniu Nr 3113/2018 PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA z dnia 15.11.2018r. w sprawie wprowadzenia „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”

3. W ramach inwestycji zaprojektować budowę oświetlenia w powiązaniu z istniejącym oświetleniem drogowym i parkowym linią kablową doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) projektować słupy stalowe ocynkowane na fundamentach prefabrykowanych zgodne 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 układany w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
 - d) Kolidujące, istniejące oświetlenie zrealizowane na słupach betonowych w obszarze inwestycji zdemonstrować. Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK po uzgodnieniu z Działem UT tut. Zarządu.
 - e) Zasilanie projektować w oparciu o istniejące szafy z najbliższego obwodu (wybrane szafy doposażyć w sterownik centralny zgodny ze standardem ZDMK – jeden sterownik obsługuje do około 100 opraw).
 - f) Dla przejścia dla pieszych/przejazdu rowerowego stosować dedykowane oprawy LED o rozsyłce asymetrycznym wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
4. Wykonać bilans mocy obwodów istniejących i projektowanych i w razie konieczności wystąpić do TD S.A. o zmianę warunków zasilania.
5. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) na podstawie **uzgodnionego projektu branży drogowej budowy ścieżki rowerowej**.
6. Rozstaw słupów i moc opraw dobrać do planowanego zagospodarowania z zachowaniem wymogów stawianych oświetleniu ścieżek rowerowych. 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 późn. zm) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawężać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.
7. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
8. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymującą oświetlenie w Krakowie.
9. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
10. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK.
11. 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.

Informacja techniczna w zakresie branży oznakowania i urządzeń BRD:

Wykonawca w ramach ww. zadania 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 /tekst ujednolicony Dz. U. 2017 poz. 784 z dn. 24.03.2017 r./*.

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 /tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 2311 z dn. 09.09.2019 r./*.

1. Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,25-1,5 mm, krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywinięcie. 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 do znaków i pachotki blokujące z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą ich obrócenie, grubość ścianki min. 2,9 mm, powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana.

7. Na nowej nawierzchni (przed upływem 1 miesiąca) należy wykonać docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowo (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. Przy wykonaniu oznakowania poziomego stanowiska postojowego dla pojazdu osoby niepełnosprawnej – całość oznakowania poziomego (również niebieskie tło wypełnienia) winno być wykonane w ww. technologii grubowarstwowej.

Technologie ewentualnego wykonania oznakowania poziomego na ścieżce rowerowej należy uzgodnić z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie, przy czym oznakowanie poziome grubowarstwowe minimum typu REMO 2000 lub równoważny o odpowiednim uszorstnieniu.

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:

W ciągu przedmiotowej inwestycji przebiega kanalizacja kablowa koordynacyjna (w większości w torowisku oraz częściowo po stronie północnej i południowej) oraz kanalizacja kablowa sygnalizacyjna sygnalizacji świetlnej Systemu Sterowania Ruchem UTCS w związku z powyższym należy:

- - uzgodnić dokumentację na etapie projektowania,
- - zabezpieczyć urządzenia istniejącej infrastruktury teletechnicznej,
- - powiadomić pracownika Działu UI przed przystąpieniem do prac,
- - prace wykonywać pod nadzorem firmy utrzymującej infrastrukturę na rzecz ZDMK,
- - przed przeprowadzeniem robót ziemnych w pobliżu istniejących obiektów poprzedzić wykonaniem przekopów kontrolnych, które umożliwią ustalenie rzeczywistego posadowienia tego uzbrojenia,
- - odtworzyć uszkodzone/naruszone obiekty,
- - wymienić na nowe wszystkie przestawiane obiekty infrastruktury teletechnicznej.

W przypadku konieczności rozbudowy infrastruktury teletechnicznej należy stosować wytyczne techniczne dla sygnalizacji świetlnej i urządzeń UTCS oraz TTSS przyjęte zarządzeniem nr 117/2019 DYREKTORA ZARZĄDU DRÓG MIASTA KRAKOWA z dnia 6 września 2019r. oraz aktualnie obowiązujące normy. Dokumentacja istniejącej infrastruktury teletechnicznej do wglądu w Dziale Infrastruktury Teletechnicznej ZDMK.

W ramach inwestycji może powstać obowiązek wybudowania kanału technologicznego, wówczas:

- kanał technologiczny powinien spełniać warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne, aktualnie obowiązujące normy,
- trasa projektowanego kanału, powinna przebiegać w granicach zadania,
- parametry kanału, należy dostosować do typu drogi i zabudowy oraz uzgodnić z ZDMK.
- Projektując KT należy nawiązać się do innych projektowanych/istniejących Kanałów Technologicznych,
- zastosować rury o sztywności obwodowej co najmniej 8 kN/m²,
- studnie kablowe przy przepustach dodatkowo pogłębić,
- należy unikać prowadzenia kanału technologicznego w ścieżkach rowerowych,
- maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100 m,
- wywietrzniki na pokrywach studni powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”,

- nad kanalizacją umieścić folię ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”,
- kanalizację w studniach zabezpieczyć dławikami wielokrotnego użytku oraz zabezpieczyć zaślepkami,
- elementy metalowe studni wykonać ze stali ocynkowanej,
- po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów,
- wprowadzić numerację studni kablowych zgodnie z poniższym schematem:
Typ kanału (**KT**) . nazwa obrębu (**np. K-16**) . numer działki na której studnia jest zlokalizowana (**np. 268/1**) . kolejny numer studni na danej działce (**np. 01** - pierwsza studnia liczona od północy zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara. Dla każdej działki kolejny numer studni liczony oddzielnie.

Przykładowo dla powyższego zapisu:

KT.K-16.268/1.01

- 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,

W trakcie realizacji zadania, należy przewidzieć wymianę studni kablowych w przypadku przenoszenia ich w inną lokalizację lub naruszenia ich konstrukcji. Istniejącą infrastrukturę, należy w odpowiedni sposób zabezpieczyć w celu uniknięcia ewentualnych uszkodzeń. Wszystkie uszkodzone pętle detekcyjne, oraz inne elementy należy odtworzyć.

Na etapie projektowania, dokumentacja musi zostać uzgodniona ZDMK-UI. Przy projektowaniu, należy uwzględnić wytyczne umieszczone na stronie zdmk.krakow.pl oraz aktualnie obowiązujące przepisy i normy. Przed przeprowadzeniem robót ziemnych, należy dokonać przekopów kontrolnych, mających na celu ustalenie rzeczywistego położenia infrastruktury ZDMK. Prace wykonać pod nadzorem firmy utrzymującej infrastrukturę ZDMK.

Pozostałe informacje

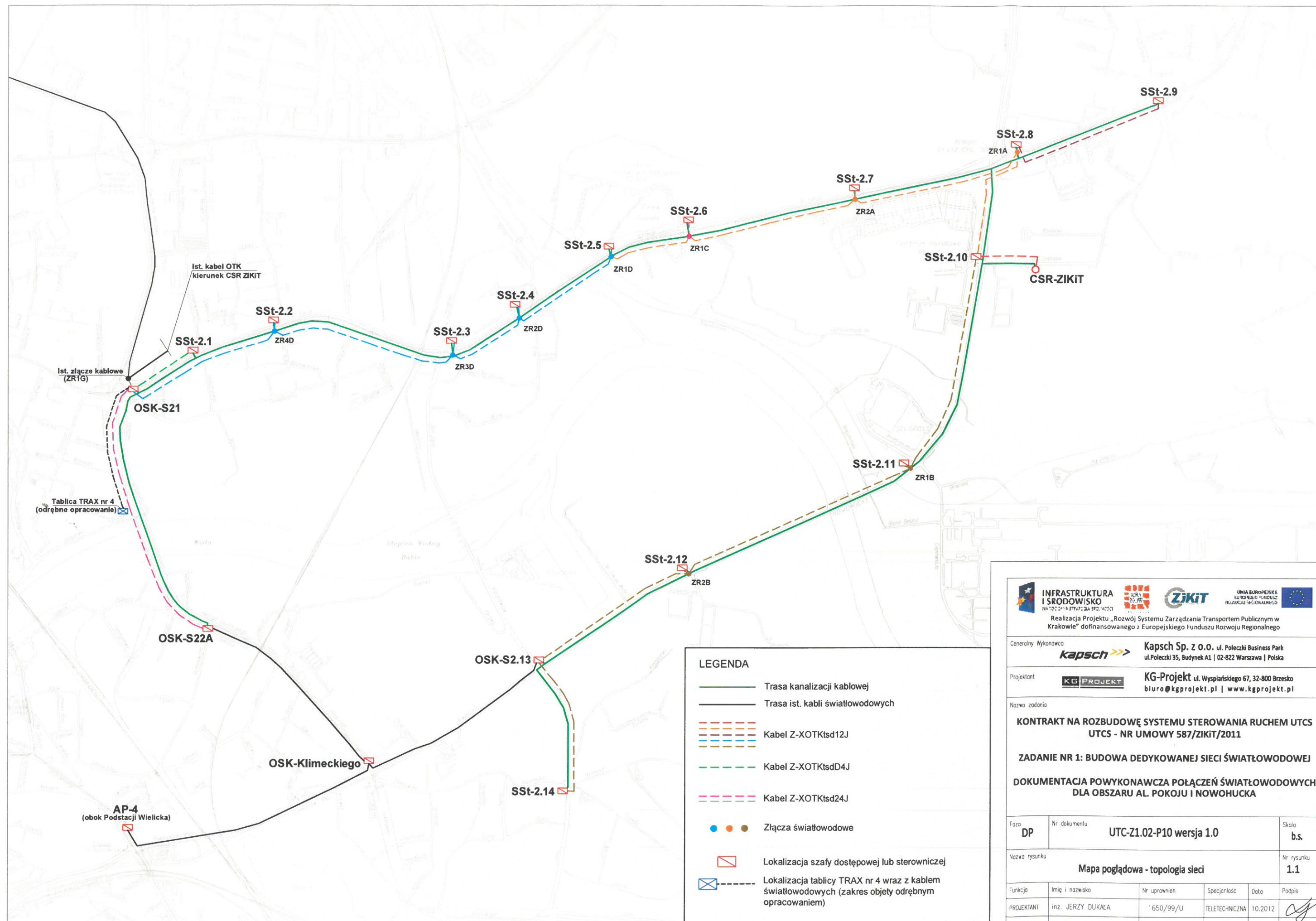
W obszarze inwestycji są zlokalizowane inwestycje drogowe realizowane w trybie art. 16 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. 2020 poz. 470 z późn. zm), gdzie ZDMK jest związany umową nr:

- 1113/ZIKIT/2009 – przebudowę pasa drogowego drogi publicznej Al. Pokoju (polegającą na poprawie bezpieczeństwa ruchu pojazdów na istniejących zawrotkach oraz poprawie bezpieczeństwa i warunków oczekiwania pasażerów komunikacji zbiorowej na przystankach tramwajowych oraz zmiany w organizacji ruchu w okolicy skrzyżowania z ulicami Kordylewskiego i Rogozińskiego, wraz z ewentualnymi przekładkami uzbrojenia). Zakres na odcinku od wlotów do Ronda Grzegórzeckiego do skrzyżowania z ul. F. Nullo;
- 105/ZIKIT/2011 – rozbudowa/ przebudowa układu dróg publicznych obejmujących ul. Grzegórzecką, ul. Wandy, ul. Rogozińskiego, al. Pokoju;
- 624/ZIKIT/2012 - rozbudowa/ przebudowa układu dróg publicznych obejmujących ul. Rogozińskiego, ul. Grzegórzecką, ul. Wandy, ul. Podgórska, ul. Kordylewskiego, al. Pokoju na podstawie decyzji ZRiD;
- 54/ZIKIT/2014 - rozbudowa/ przebudowa układu dróg publicznych obejmujących ul. Rogozińskiego, ul. Grzegórzecką, ul. Wandy, ul. Podgórska, ul. Kordylewskiego, al. Pokoju na podstawie decyzji ZRiD;
- 176/ZIKIT/2011 – przekazane „Rozbudowa i budowa ulicy Podgórskiej, Wandy, Grzegórzeckiej i Rogozińskiego w Krakowie, wraz z rozbudową skrzyżowania ulic Grzegórzeckiej z ulicami Rogozińskiego i Wandy, oraz rozbiórka, przebudową i budową

infrastruktury technicznej na działkach nr 110/9270/56, 106/2 (106/10 po podziale), 107/3 (107/4 po podziale), 108/1 (108/4 po podziale), 270/49 (270/57 po podziale), 272/7 (272/12 po podziale), 110/14, 264/3, 110/18, 270/54, 298/11, 298/15, 298/17, 326 obr. 17 Śródmieście, Kraków na podstawie decyzji ZRID 11/4/2012 AU-01-3.6740.4.14.2012.KPL z dn. 31.08.2012 (*przekazano dokumentację odbiorową*);

- 117/ZIKIT/2011 – przebudowa odcinka ul. Rogozińskiego;
- 206/2/ZIKIT/2014 - rozbudowa/ przebudowa układu dróg publicznych obejmujących ul. Rogozińskiego, ul. Grzegórzecką, ul. Wandy, ul. Podgórską, ul. Kordylewskiego, al. Pokoju na podstawie decyzji ZRID;
- 437/ZIKIT/2011 – rozbudowa układu dróg publicznych ulic: Grzegórzeckiej, Fabrycznej wraz z przebudową skrzyżowania ul. Cystersów, Fabrycznej z al. Pokoju; Aneks – rozbudowa ulicy Rogozińskiego, alei Pokoju oraz ulicy Kordylewskiego wraz ze skrzyżowaniem na podstawie dec. ZRID Starosty Wielickiego z dn. 31.07.2013 nr BGN.6740.1.8.2013, Rozbudowa/ przebudowa ulicy Grzegórzeckiej, ulic Zieleniewskiego oraz ulicy M. Stachowskiego na podstawie decyzji Prezydenta Miasta Krakowa z dn. 31.08.2012r. nr 11/4/2012;
- 900/ZIKIT/2015 – przebudowa skrzyżowania ul. Ofiar Dąbia z al. Pokoju (prawoskręt), zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu al. Pokoju z ul. Ofiar Dąbia na wlocie ul. Ofiar Dąbia. Przekazane zgłoszenie robót budowlanych AU-01-4.6743.2.197.2017.PKR (*objęte gwarancją do 24.08.2023r. przekazano dokumentację odbiorową*);
- 283/ZDMK/2020 – rozbudowa ul. Świtezianki (budowa chodnika wzdłuż wschodniej krawędzi jezdni), przebudowa al. Pokoju polegająca na wyniesieniu ciągu pieszego oraz ścieżki rowerowej w obrębie skrzyżowania dróg;
- 558/ZIKIT/2016 – budowa zjazdu z działki nr 301/33 obr. 52 Nowa Huta na dz. nr 35 obr. 52 Nowa Huta, przebudowa istniejącego zjazdu (...) oraz budowa pasa wyłączenia (...) przy al. Pokoju w Krakowie (...) objęta decyzją pozwolenia na budowę nr 277/5/2015 Prezydenta Miasta Krakowa z dn. 21.08.2015;
- 346/ZIKIT/2015 – budowa zjazdu z ul. Nowohuckiej wyposażonego w pasy włączenia i wyłączenia dla obsługi inwestycji nie drogowej, na podstawie decyzji Wojewody Małopolskiego nr 133/16 z dn. 13.10.2016r. znak: WI-XI.7840.3.11.2016.EB.

Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Jolanta Polkowska



**INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO**
WARTOŚĆ DLA STRAŻY DLA PRZYSZŁOŚCI

**ZIKIT**
UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

**Kapsch**
Realizacja Projektu „Rozwój Systemu Zarządzania Transportem Publicznym w Krakowie” dofinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego

Generalny Wykonawca
kapsch >>> **Kapsch Sp. z o.o.**, ul. Poleczki Business Park
ul. Poleczki 35, Budynek A1 | 02-822 Warszawa | Polska

Projektant
KG-PROJEKT **KG-Projekt** ul. Wyspiańskiego 67, 32-800 Brzesko
biuro@kgprojekt.pl | www.kgprojekt.pl

Nazwa zadania
**KONTRAKT NA ROZBUDOWĘ SYSTEMU STEROWANIA RUCHEM UTCs
UTCs - NR UMOWY 587/ZIKIT/2011**
ZADANIE NR 1: BUDOWA DEDYKOWANEJ SIECI ŚWIATŁOWODOWEJ
**DOKUMENTACJA POWYKONAWCZA POŁĄCZEŃ ŚWIATŁOWODOWYCH
DLA OBSZARU AL. POKOJU I NOWOHUCKA**

Faza DP	Nr dokumentu UTC-Z1.02-P10 wersja 1.0	Skala b.s.			
Nazwa rysunku Mapa poglądowa - topologia sieci		Nr rysunku 1.1			
Funkcja	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Specjalność	Data	Podpis
PROJEKTANT	inż. JERZY DUKAŁA	1650/99/U	TELETECHNICZNA	10.2012	



WEU.461.1.1492.2020

Kraków, 22 stycznia 2021r.	
WPLYNĘŁO	
Data	2021 -01- 25
L. Dz.	Podpis.

Kraków, 22 stycznia 2021r.

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA BUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ PO POŁUDNIOWEJ STRONIE AL. POKOJU.

W odpowiedzi na pismo IP.455.1.16.2020 w sprawie wydania warunków technicznych dla odwodnienia ww. ścieżki rowerowej, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w celu zapewnienia odwodnienia należy zastosować spadki poprzeczne i podłużne umożliwiające spływ powierzchniowy. Wody opadowe należy zagospodarować w granicach pasa drogowego tak, by nie zakłócać gospodarki wodnej sąsiednich działek. Wody opadowe mogą być zagospodarowane na terenach zielonych lub przejęte przez system odwodnienia ulicy. Sposób odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej winien być przedstawiony w rozwiązaniu drogowym i ujęty w projekcie branży drogowej. KEGW obecnie na tym terenie nie planuje inwestycji.

Otrzymują:

- 1 x Adresat (bez załączników)
- 1 x aa (WEU)

z up. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
Piotr Zymon

Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
tel. +48 12 61 67588, sekretariat@kegw.krakow.pl
31-828 Kraków, os. Złotej Jesieni 14
www.kegw.krakow.pl

IR-04.7211.1.8.2020



Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Dział Przygotowania Inwestycji – IP
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADAŃ REALIZOWANYCH W RAMACH PROGRAMU BUDOWY ŚCIEŻEK ROWEROWYCH – WZDŁUŻ UL. CONRADA, WZDŁUŻ AL. POKOJU, WZDŁUŻ UL. NOWOHUCKIEJ ORAZ W OBRĘBIE WĘZŁA IGOŁOMSKA

W odpowiedzi pismo IP.455.1.16.2020 z 14 lutego 2020 r., przedstawiam następujące wytyczne dla ww. zadań.

Dla zadania budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Conrada na odcinku od wiaduktu nad torami kolejowymi do połączenia z istniejącą infrastrukturą rowerową w rejonie kompleksu handlowego IKEA.

- Ze względu na brak infrastruktury pieszej na części wskazanego odcinka, niezbędne jest wybudowanie – oprócz ścieżki rowerowej – także chodnika. W przypadku braku dostępnego miejsca pod budowę rozłącznej infrastruktury pieszej i rowerowej, należy wybudować wspólny ciąg pieszo-rowerowy.
- Ze względu na klasę ulicy Opolskiej (GP), jej kategorię (droga krajowa) oraz dopuszczalną prędkość (70 km/h), należy zastosować rozwiązanie (w tym oznakowanie) prowadzące ruch rowerowy na dalszym (wschodnim) odcinku poprzez istniejący chodnik, a nie w ruchu ogólnym.

Dla zadania budowy ścieżki rowerowej wzdłuż al. Pokoju od ronda Grzegórzeckiego do ronda Dywizjonu 308.

- Budowa ścieżek rowerowych nie może zwaćć liczby ani szerokości istniejących pasów ruchu ogólnego. Jeżeli się to okaże konieczne w celu uzyskania miejsca pod budowę wydzielonej infrastruktury rowerowej, dopuszcza się zwężenie liczby pasów ruchu o jeden na południowej jezdni al. Pokoju w rejonie skrzyżowania z ul. Lema, jednak w taki sposób, by zachować ciągłość dla dwóch pasów ruchu dla kierujących jadących na wprost al. Pokoju



- oraz pozostawić istniejącą liczbę i szerokość pasów dla pojazdów skręcających lub zawracających na skrzyżowaniu. Należy jednak mieć na uwadze, iż:
- niezbędna będzie analiza liczby pojazdów korzystających z tego pasa (zjazdu) celem weryfikacji wpływu zwężenia liczby pasów ruchu na warunki ruchu na skrzyżowaniu;
 - może to spowodować konieczność przebudowy ww. skrzyżowania w większym zakresie.
- Ponadto, niezbędne będzie wykonanie nowego projektu stałej organizacji ruchu, także w zakresie wykonania nowych projektów sygnalizacji świetlnej.
- W przypadku braku miejsca dla wyznaczenie dwóch niezależnych ciągów (pieszego i rowerowego) – między innymi w rejonie obiektów inżynierskich (na nich bądź pod nimi) – należy przewidzieć inne ukształtowanie rozwiązań ruchu rowerowego (np. prowadzenie go poza głównym ciągiem al. Pokoju) lub – w przypadku niewielkiego natężenia ruchu pieszego i/lub rowerowego – zaprojektować wspólną infrastrukturę pieszo-rowerową.
 - Budowana infrastruktura winna mieć połączenie z istniejącymi ścieżkami rowerowymi wzdłuż bulwarów Wisły (przedłużenie ul. Niepołomskiej).

Dla zadania budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Nowohuckiej – budowy brakującego odcinka w rejonie wjazdu do Selgrosa oraz kładki nad rz. Wisłą i linią kolejową wraz z połączeniem z WTR.

- Projektowany obiekt inżynierski winien posiadać dwukierunkową ścieżkę rowerową wraz z ciągiem pieszym. Parametry istniejących ciągów pieszych na moście nie zapewniają komfortowych warunków przemieszczania się niechronionych uczestników ruchu drogowego (mała szerokość ciągu, bliskość jezdnii, barier), w związku z czym zasadne jest zapewnienie alternatywnego połączenia pieszego.
- Zasadne jest dowiązanie planowanych rozwiązań do projektu rozbudowy infrastruktury rowerowej w związku z budową układu drogowego łączącego ul. Ciepłowniczą z ul. Galicyjską.
- Budowana infrastruktura winna mieć połączenie z istniejącymi ścieżkami rowerowymi wzdłuż bulwarów Wisły (ul. Niepołomska).

Dla zadania budowy infrastruktury rowerowej w obrębie węzła Igołomska.

- Ze względu na niską klasę ulic ograniczonych obszarem: Dłubnia, ul. Ptaszyckiego/ul. Igołomska/droga S7, ul. Giedroycia/Na Niwach – celem uspokojenia ruchu – zasadne jest kierowanie ruchu rowerowego w ruchu ogólnym. Dedykowana infrastruktura rowerowa winna być budowana poza pasem drogowym tych ulic.
- Należy zaprojektować połączenie pomiędzy infrastrukturą rowerową w rejonie a Kopcem Wandy.
- W miejscach, w których nie ma zapewnionej infrastruktury dla ruchu pieszego, przy okazji budowy infrastruktury rowerowej należy wybudować także infrastrukturę pieszą.

W przypadku braku miejsca pod budowę dwóch niezależnych ciągów (pieszego i rowerowego), należy zaprojektować wspólną infrastrukturę pieszo-rowerową.

- Zasadne jest dowiązanie planowanych rozwiązań do projektu budowy drogi ekspresowej S7.

Ponadto, dla wszystkich ww. zadań.

- W przypadku wyznaczania przejazdów dla rowerzystów, należy:
 - oddzielić go od przejścia dla pieszych (0,5 m odstępu);
 - dokonać aktualizacji projektu organizacji ruchu, w tym projektów sygnalizacji świetlnej, jeżeli przejście ma być objęte sygnalizacją.
- Projektowane przejazdy dla rowerzystów oraz przejścia dla pieszych winny mieć dedykowane oświetlenie zapewniające wzajemną widoczność pomiędzy pojazdami poruszającymi się jezdnią a pieszymi i kierującymi rowerem poruszającymi się chodnikiem, ścieżką rowerową lub ścieżką pieszo-rowerową, w szczególności w okresie zmniejszonej widoczności (po zmroku, mgła, opady atmosferyczne). Oświetlenie to winno obejmować także obszar oczekiwania przed jezdnią.
 - Powyższe dotyczy także innych miejsc, w których ciągi piesze, rowerowe i pieszo-rowerowe przecinają jezdnię lub łączą się z nią.
- 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).

Z poważaniem,

DYREKTOR WYDZIAŁU

Lukasz Gryga

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



Kraków, 03 marca 2020 r.

ZZM.ZZS.40.14.26.20.3491.KG

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
sekretariat@zdmk.krakow.pl

Dotyczy : IP.455.1.16.2020 z dnia 14.02.2020 r.

Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie w odpowiedzi na pismo jw. w sprawie zadania pn. „Program Budowy Ścieżek Rowerowych” po przeprowadzonej wizji w terenie przekazuje poniższe informacje;

1. ul. Conrada (pkt 1) i ul. Nowohucka (pkt 3) - we wskazanej lokalizacji brak jest kolizji z zielenią (drzewa, krzewy) w związku z tym tut. Zarząd nie wnosi uwag do budowy drogi dla rowerów zgodnie z opisem i załącznikiem graficznym;
2. al. Pokoju (pkt 2) - ; na odcinku od ul. F. Nullo do ul. Rogozińskiego i vis a vi DH Plaza (strona południowa) znajdują się drzewa, w związku z tym ZZM pozytywnie opiniuje możliwości realizacji projektu jw., pod warunkiem dostosowania szczegółowej lokalizacji drogi dla rowerów do istniejącej roślinności znajdującej się na przedmiotowym terenie. Lokalizacja winna zapewniać zachowanie drzew oraz jak najmniejszą ingerencję w strefę korzeniową i bezwzględne zachowanie korzeni szkieletowych odpowiedzialnych za statykę.
Ponadto planowana inwestycja na odcinku od ul. Widok do ul. Ofiar Dąbia i od ul. Rogozińskiego do budynku nr 5 przy al. Pokoju koliduje z krzewami, w związku z tym w przypadku realizacji inwestycji jw. konieczne jest uwzględnienie w dokumentacji projektowej gospodarki szatą roślinną wykazującą kolizję z krzewami oraz uzyskanie stosownej decyzji na ich usunięcie.
3. węzeł Igołomska (pkt 4) -nieruchomości zgodnie z dostępnymi wypisami i wyrysami geodezyjnymi położone są na działkach pozostających we władaniu Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych, w związku z tym wydanie warunków do budowy infrastruktury rowerowej nie leży w gestii ZZM.

Zarząd Zieleni Miejskiej
Dyrektor Zarządu Zieleni Miejskiej
Kraków
Załącznik Dyrektora ds. Zieloni

Otrzymują:

1. Adresat;
2. a/a



TA.464.3.15.2020(2)

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

Dotyczy: warunki techniczne dla zadań realizowanych w ramach Programu Budowy Ścieżek Rowerowych - cz. 2 - al. Pokoju

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w odpowiedzi na pismo znak IP.455.1.16.2020 z 14 lutego (data wpływu 17 lutego 2020) wskazuje następujące warunki techniczne dla zadania pn. **Budowa drogi dla rowerów wzdłuż al. Pokoju od Ronda Grzegórzeckiego do Ronda Dywizjonu 308:**

➤ W zakresie niechronionych uczestników ruchu:

○ W ramach zadania uwzględnić:

- Budowę drogi dla rowerów o szer. użytkowej min. 2,5 m oraz przebudowę istn. chodnika na odcinku od istniejącej drogi dla rowerów w obrębie Ronda Grzegórzeckiego do Ronda Dywizjonu 308 z wyłączeniem odcinków już zrealizowanych (m.in. przy CH Plaza). Zaleca się pozostawienie istniejącej szerokości ciągu pieszego i dobudowę samej drogi dla rowerów. Zawężenie szerokości ciągu pieszego powinno być zrealizowane jedynie w koniecznym zakresie. Użytkowa szerokość chodnika nie może być mniejsza niż 2m. Należy utrzymać wszystkie połączenia piesze z przyległą zabudową.
- Bezfazową nawierzchnię ciągów pieszych.
- Wykonanie przejazdów dla rowerzystów w obrębie wszystkich skrzyżowań na odcinku objętym projektem (przejazdy dla rowerzystów na wszystkich wlotach skrzyżowań).
- Wypełnienie powierzchni wszystkich przejazdów dla rowerzystów w kolorze czerwonym.
- Wykonanie automatycznej detekcji rowerzystów w przypadku przejazdów z sygnalizacją świetlną.
- Przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia terenu oraz w razie konieczności usunięcie/przesunięcie nośników reklamowych.
- Zapewnienie właściwego oświetlenia i odwodnienia drogi dla rowerów oraz chodnika z uwzględnieniem doświetlenia obszarów przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.

- W obrębie przystanków autobusowych w przypadku konieczności zabezpieczenia przed możliwością wyjścia zza wiaty wprost na drogę dla rowerów przewidzieć montaż bariero-siedzisk. W dokumentacji pokazać schemat montażu elementów z uwzględnieniem konieczności zachowania dostępu do gablot reklamowych.
- Przed przejściami dla pieszych oraz w obrębie peronów przystankowych uwzględnić wykonanie wypukłych pasów informacyjnych dla osób z dysfunkcją wzroku. Do pasów przed przejściami pieszych przewidzieć wykonanie prostokątnego pasa prowadzącego wykonanego z płytek posiadających rowki prowadzące.
- Na zjazdach oraz przekroczeniach dróg poprzecznych (w przypadku ulic nie prowadzących komunikacji zbiorowej i z wyłączeniem skrzyżowań z sygnalizacją świetlną) zachować ciągłość nawierzchni i niwelety drogi dla rowerów oraz chodnika.
- Na przejazdach dla rowerzystów zachować ciągłość nawierzchni drogi dla rowerów.
- Projektowane elementy infrastruktury rowerowej powinny posiadać parametry zgodne ze „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” przyjętymi do stosowania

zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018 r. (m.in. nawierzchnia asfaltowa, skrajnia pozioma równa 0,5m, rozdział pomiędzy ddr a chodnikiem z dwóch rzędów kostki ułożonych pod kątem).

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

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

Z up. DYREKTORA ZTPK

Małgorzata Jedynak
Kierownik Działu
Mobilności Aktywnej

Otrzymują:

1 x adresat

1x a/a

Sprawę prowadzi:

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

Sylwia Rogala – Dział TT 12 616 86 61

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

Zarząd Transportu Publicznego
sekretariatdt@ztp.krakow.pl
31-072 Kraków ul. Wielopole 1
www.ztp.krakow.pl