



IP.452.78.1.2020

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 na budowę ścieżek rowerowych na terenie Dzielnicy XV Mistrzejowice tj. wzdłuż ul. Jancarza w Krakowie

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pozyskaniem stosownych decyzji administracyjnych (zgłoszenie robót budowlanych/PNB) dla budowy ścieżki rowerowej wzdłuż północnej strony ul. Jancarza od ul. Parnickiego (dowiązanie do KST IV) do połączenia z istniejącą drogą dla rowerów wzdłuż ul. Srebrnych Orłów wraz z zapewnieniem prawidłowych warunków odwodnienia i oświetlenia. W ramach inwestycji należy uwzględnić korektę oznakowania poziomego i pionowego oraz dostosowanie istniejącej sygnalizacji świetlnej do obsługi ruchu rowerowego. Należy przewidzieć usunięcie ewentualnych kolizji z istniejącymi sieciami oraz wykonać dedykowane oświetlenie przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych. Należy zaprojektować przejazdy rowerowe na całym zakresie inwestycji.

A. Informacja techniczna w zakresie branży drogowej:

1. 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 1999 r. 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 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” a także przy zapewnieniu warunków: widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom ruchu (w szczególności w rejonie projektowanego układu drogowego).
2. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe do stanu istniejącego przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłeń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia pasa drogowego i terenu przyległego.
3. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych wszystkich elementów pasa drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry dróg oraz skrzyżowań.
4. 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).
5. W dokumentacji projektowej uwzględnić poprowadzenie przejazdów rowerowych wraz z dostosowaniem infrastruktury (w tym torowisk tramwajowych) przebiegającej w ul. ks. K. Jancarza.
6. Na przejściach i przejazdach zapewnić dedykowane oświetlenie.

7. 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 – należy uzyskać opinię działu Utrzymania Dróg tut. Zarządu.
8. 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).
9. Ponadto należy:
 - uzyskać pozytywną opinię: Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, UM MIR, ZTP, ZZM, MPK S.A. – przed uzgodnieniem projektu budowlanego;
 - rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
 - uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia;
 - uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
10. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
11. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

B. Informacja techniczna w zakresie branży oznakowania i urządzeń BRD:

1. Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,25-1,5 mm, krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywiniecie. 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 uchwyty 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.
8. 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.
9. Technologię 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.
10. 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.

C. Informacja techniczna w zakresie infrastruktury teletechnicznej:

W zakresie przedmiotowej inwestycji znajduje się infrastruktura sygnalizacji świetlnej w tym kanalizacja kablowa (skrzyżowania: Jancarza – Parnickiego; Jancarza – Wawelska; Jancarza – Łęczycka).

W związku z powyższym należy:

- uzgodnić dokumentację na etapie projektowania,
- zabezpieczyć urządzenia istniejącej infrastruktury teletechnicznej,
- 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 lokalizacji ścieżki na istniejącej studni kablowej, należy pokrywę studni wymienić na typ ciężki
- powiadomić pracownika Działu Infrastruktury Teletechnicznej tut. Zarządu przed przystąpieniem do prac,
- prace wykonywać pod nadzorem firmy utrzymującej infrastrukturę na rzecz ZDMK.

W przypadku konieczności rozbudowy lub przebudowy infrastruktury teletechnicznej wymagane jest spełnienie aktualnie obowiązujących norm oraz wytycznych dla projektantów umieszczonych na stronie ZDMK, opracowanie projektu ruchowego oraz wykonawczego.

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 2015 r. 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 i 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,
- Prace w zakresie budowy i przebudowy infrastruktury w związku z planowaną inwestycją należy skoordynować z innymi projektowanymi/wykonywanymi inwestycjami.
- Dokumentacja istniejącej infrastruktury teletechnicznej do wglądu w Dziale Infrastruktury Teletechnicznej ZDMK.
- Ostateczną trasę wraz z szczegółowymi rozwiązaniami należy uzgodnić z ZDMK na etapie projektowania.

D. Pozostałe informacje

1. Ulica ks. K. Jancarza jest drogą publiczną o kategorii powiatowej.
2. W obszarze objętym opinią obowiązują ustalenia Miejsowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego obszarów „Mistrzejowice – Południe” oraz „Mistrzejowice – ks. Kazimierza Jancarza”. Docelowy układ drogowy winien być zgodny z ustaleniami obowiązujących MPZP
3. ZDMK posiada prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane w obszarze pasa drogowego dróg publicznych, zgodnie z załącznikami graficznymi.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Janina Pokrywa



Kraków, 2021-01-13

TA.464.3.70.2020

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

Dotyczy: warunków technicznych, opinii dla budowy drogi dla rowerów wzdłuż ul. Ks. Jancarza na odcinku od ul. T. Pamickiego do ul. Srebrnych Orłów.

W nawiązaniu do pisma znak: IP.452.78.1.2020 z dnia 22-12-2020 r w sprawie warunków technicznych, opinii dla zadania polegającego na budowie drogi dla rowerów wzdłuż ul. Ks. Jancarza na odcinku od ul. T. Pamickiego do ul. Srebrnych Orłów, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie informuje, że zakres zadania powinien obejmować budowę infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Ks. Jancarza na odcinku od ul. Reduta do ul. Srebrnych Orłów, poniżej wskazuje następujące warunki techniczne dla przedmiotowego zadania:

- W zakresie niechronionych uczestników ruchu w ramach zadania:
- Uwzględnić budowę drogi dla rowerów (ddr) o szer. użytkowej min. 2,5 m o nawierzchni asfaltowej.
 - Zapewnić spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej, projektowanej i zaplanowanej infrastruktury. W szczególności zapewnić połączenia z ciągami planowanymi w ramach inwestycji KST IV oraz istniejącymi w ul. Reduta i ul. Srebrnych Orłów.
Rozszerzyć zakres zadania – uwzględnić budowę infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Ks. Jancarza na odcinku od ul. Reduta do ul. Srebrnych Orłów.
 - Wykonać przejazdy dla rowerzystów w obrębie wszystkich skrzyżowań na odcinku objętym projektem (na wszystkich wlotach skrzyżowań), wraz z dostosowaniem sygnalizacji świetlnej.
 - Na przejazdach dla rowerzystów zachować ciągłość nawierzchni drogi dla rowerów (jeśli to możliwe nie projektować krawężników w poprzek).
 - Wykonać automatyczną detekcję rowerzystów w przypadku przejazdów z sygnalizacją świetlną, oraz czytelną lokalizację sygnalizatorów.
 - Zapewnić widoczność w punktach kolizji oraz przy przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych.
 - 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.
 - Utrzymać wszystkie połączenia piesze z przyległą zabudową.
 - Zapewnić pas zieleni izolacyjnej pomiędzy jezdnią a nowoprojektowaną ddr o szerokości min. 1m.
 - Zapewnić właściwe oświetlenie i odwodnienie drogi dla rowerów z uwzględnieniem doświetlenia obszarów przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.
 - Przewidzieć przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia terenu oraz w razie konieczności usunięcie/przesunięcie nośników reklamowych.
 - Przy przejściach dla pieszych zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku, pasy zastosować także przy peronach przystankowych.
 - Powierzchnie wszystkich przejazdów dla rowerzystów wykonać w kolorze czerwonym (na etapie Projektu Organizacji Ruchu).
 - 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.

- 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:

- Prowadzenie ddr nie może negatywnie wpływać na jakość dojścia do przystanków KMK (w szczególności w zakresie szerokości ciągów pieszych). Nie należy zawężać istniejących ciągów pieszych prowadzących do przystanków KMK (tam, gdzie brak jest dogodnego dojścia pieszego należy doprojektować chodnik szerokości min. 2,0m).
- Obecnie ciągi pieszce są prowadzone za peronami przystankowymi KMK, należy to utrzymać, dlatego ddr należy prowadzić za wiatami/za przystankami KMK i ciągami pieszymi. W miejscach gdzie nie będzie możliwe takie rozwiązanie i ciąg pieszy będzie musiał zostać poprowadzony przez peron przystankowy, a ddr bezpośrednio za peronem przystankowym należy maksymalnie poszerzyć peron, a po obu stronach wiaty przewidzieć montaż barierosiedzisk.
- Bezwzględnie nie należy zawężać ani skracać peronów przystankowych.
- 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 18 cm.
- Wszelkie elementy małej architektury, słupy oświetleniowe, znaki drogowe itp. nie mogą wpływać na zmniejszenie przestrzeni użytkowej peronu przystankowego ani utrudniać wymiany pasażerskiej na przystanku.
- W rejonie pętli autobusowej "Mistrzejowice" (wjazd i wyjazd z pętli) bezwzględnie musi zostać zachowana przejezdność dla autobusów we wszystkich dopuszczonych organizacją ruchu relacjach.

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.

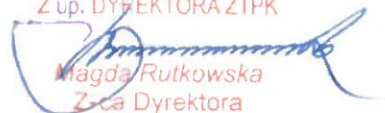
Otrzymują:

1 x adresat

1 x a/a

Sprawę prowadzi:

Anna Pyk - Wolak - Dział TA nr tel.: 12 616 8671

Z up. DYREKTORA ZTPK

 Magda Rutkowska
 Z-ca Dyrektora
 ds. Rozwoju

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



Zarząd Inwestycji
Miejskich
w Krakowie

Kraków,

29 GRU. 2020

ZIM.IR.41.47.2020

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

Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH, OPINII DLA BUDOWY ŚCIEŻKI
ROWEROWEJ WZDŁUŻ UL. KS. K. JANCARZA NA ODCINKU OD UL. T. PARNICKIEGO
DO UL. SREBRNYCH ORŁÓW

W odpowiedzi na pismo znak IP.452.78.1.2020 z dnia 22.12.2020 r. w sprawie wydania warunków technicznych dla budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. ks. K. Jancarza na odcinku od ul. T. Parnickiego do ul. Srebrnych Orłów, Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie uprzejmie informuje, że nie realizuje inwestycji w rejonie niniejszego zadania. W związku z powyższym wydanie warunków technicznych dla realizacji przedmiotowej inwestycji jest poza kompetencjami tut. Zarządu.

p.o. Z-cy Dyrektora Zarządu
Inwestycji Miejskich w Krakowie

Anna Twardowska
Anna Twardowska

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x ZIM IR a/a



Kraków, 14 stycznia 2021 r.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
sekretariat@zdmk.krakow.pl

ZZM.ZZS.40.15.143.20.28896.KG

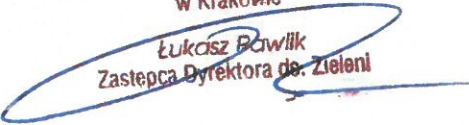
Dotyczy: PISMA ZNAK IP.452.78.1.2020 DNIA 22.12.2020 R. W SPRAWIE WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA BUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ UL. KS. K. JANCARZA NA ODCINKU OD UL. T. PARNICKIEGO DO UL. SREBRNYCH ORŁÓW.

W odpowiedzi na pismo jw. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie wskazuje, że w ramach planowanej budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. ks. K. Jancarza należy uwzględnić poniższe warunki.

1. Należy przyjąć rozwiązania projektowe, które nie wymuszają ingerencji w istniejącą zielen, umożliwiające ochronę wszystkich drzew/krzewów rosnących na terenie planowanej inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie (z uwzględnieniem rozmiarów koron i systemów korzeniowych).
2. Proces planowania i realizacji inwestycji winien być 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; w przypadku nieuniknionej ingerencji w istniejącą zielen należy w szczególności uwzględnić następujące działania:
 - celem zachowania w dobrej kondycji jak największej liczby drzew rosnących na terenie planowanej inwestycji, przed przystąpieniem do opracowania rozwiązań projektowych w ramach dokumentacji projektowej należy wykonać operat dendrologiczny ze wskazaniem szczególnie wartościowych okazów lub obszarów zieleni i zaleceniami dotyczącymi uniknięcia kolizji z planowaną inwestycją;
 - w ramach opracowania dokumentacji projektowej przedstawić, w przypadku kolizji inwestycji ze szczególnie wartościowymi okazami, wariantowe rozwiązania projektowe, w tym minimalizujące kolizje z drzewami wykazanymi w operacie;
 - należy preferować rozwiązania przestrzenne i technologiczne zapewniające drzewom optymalne warunki siedliskowe oraz gwarantujące drzewom żywotność, zawarte w projekcie ochrony drzew;
 - jeżeli pomimo podjęcia działań jw. nie ma możliwości zachowania drzew, należy wyrównać stratę poprzez dokonanie nasadzeń zastępczych w stosunku do tych drzew, w tym dla których decyzja administracyjna nie ustaliła obowiązku wykonania nasadzeń zastępczych, również gdy decyzja na ich wycinkę nie była wymagana. Obowiązek wyrównania straty nie dotyczy drzew, dla których pomimo wykonania wyprzedzająco projektu nasadzeń zastępczych, naliczono opłatę w oparciu o przepisy ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;

- nasadzenia zastępcze polegające na bilansowaniu usuwanych drzew nowymi nasadzeniami, w pierwszej kolejności należy uwzględnić na obszarze tej samej działki geodezyjnej. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia nasadzeń zastępczych na obszarze tej samej działki geodezyjnej, dopuszcza się nasadzenie drzew na innych terenach.
- 3. Lokalizację nasadzeń kompensacyjnych za drzewa i krzewy usuwane w ramach inwestycji jw. należy uzgodnić z ZZM.
- 4. Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej projekt należy przedłożyć do uzgodnienia w tut. Jednostce.

Z upoważnienia
Dyrektora Zarządu Zieleni Miejskiej
w Krakowie


Łukasz Bawlik
Zastępca Dyrektora ds. Zieleni

Otrzymują:

1. Adresat

2. a/a

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

BP-05.6724.3.221.2020.MNO/ŁKU
IP.452.78.1.2020

Dotyczy: wydania warunków technicznych, opinii dla budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Ks. Kazimierza Jancarza na odcinku od ul. T. Parnickiego do ul. Srebrnych Orłów

W odpowiedzi na ww. pismo Wydział Planowania Przestrzennego informuje, że przedmiotowy teren (określony graficznie w piśmie z dnia 22 grudnia 2020r. o sygnaturze IP.452.78.1.2020), w zasadniczej części podlega ustaleniom obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów:

- „**Mistrzejowice – ks. Kazimierza Jancarza**” zatwierdzonego Uchwałą Nr LXXXVII/2131/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 października 2017 r. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego poz. 7291 z dnia 13 listopada 2017r.) i znajduje się w **terenie drogi publicznej klasy zbiorczej z wydzielonym torowiskiem tramwajowym**, oznaczonym na rysunku planu symbolem **KDZT.1**. Zgodnie z zapisami ustaleń planu:

- **§4 ust. 1 pkt 22**

Ilekcroć w uchwale jest mowa o trasie rowerowej – należy przez to rozumieć spójny ciąg rozwiązań technicznych, dla ruchu rowerowego, na który mogą składać się: wydzielone drogi (ścieżki) rowerowe i pieszo-rowerowe, pasy rowerowe na jezdniach ulic, jezdnie ulic o małym ruchu lub w strefach o ograniczonej prędkości ruchu;

- **§10 ust. 3 pkt 4 i ust. 4**

3. Zasady dotyczące nawierzchni: dopuszcza się stosowanie nawierzchni asfaltowych dla ciągów i dojeżdżających pieszych oraz tras rowerowych (...),

4. Wzdłuż ulic dróg publicznych, ciągów pieszych, tras i ścieżek rowerowych należy wprowadzić pasma zadrzewień.

- **§14 ust. 4 - 6**

*4. Oznacza się na rysunku planu przebieg głównej trasy rowerowej układu miejskiego w terenie oznaczonym symbolem **KDZT.1**.*

*5. Dopuszcza się - za wyjątkiem terenów oznaczonych symbolami **ZP.2**, **ZP.12** i **ZP.25** - we wszystkich terenach lokalizację tras rowerowych, niewyznaczonych na rysunku planu.*

6. Realizacja ustaleń planu w zakresie zagospodarowania, użytkowania i utrzymania terenów komunikacji kołowej, transportu publicznego, parkingów, komunikacji pieszej i rowerowej wymaga zapewnienia:

- 1) rozwiązań technicznych dla poruszania się osób niepełnosprawnych (w tym z dysfunkcją wzroku);
- 2) rozwiązań technologicznych wspomagających i poprawiających warunki wzrostu drzew i krzewów.

• **§16 ust. 1 pkt 3**

W przeznaczeniu poszczególnych terenów mieści się zieleń towarzysząca, zieleń izolacyjna oraz obiekty i urządzenia budowlane zapewniające ich prawidłowe funkcjonowanie, takie jak: trasy rowerowe (...);

Pełny tekst ustaleń planu wraz z załącznikiem graficznym dostępny jest pod adresem: https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=92656

- „Mistrzejowice – Południe” zatwierdzonego Uchwałą Nr XLVII/1293/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 14 października 2020 r. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego poz. 6518 z dnia 22 października 2020r.) i znajduje się w terenach dróg publicznych klasy zbiorczej z torowiskiem tramwajowym, oznaczonych na rysunku planu symbolem KDZT.1. Zgodnie z zapisami ustaleń planu:

• **§4 ust. 1 pkt 17**

Ileokroć w uchwale jest mowa o trasie rowerowej – należy przez to rozumieć spójny ciąg rozwiązań technicznych, dla ruchu rowerowego, na który mogą składać się: wydzielone drogi rowerowe i pieszo-rowerowe, pasy rowerowe na jezdniach ulic, jezdnie ulic o małym ruchu lub w strefach o ograniczonej prędkości ruchu;

• **§10 ust. 3 pkt 2**

Zasady dotyczące nawierzchni: dopuszczenie stosowania nawierzchni asfaltowych dla ciągów pieszych, zlokalizowanych w terenach oznaczonych symbolem KDX i tras rowerowych;

• **§14 ust. 5-7**

5. Oznacza się na rysunku planu przebieg ogólnomiejskiego układu tras rowerowych w terenach KDGP.1, KDGP.2, KDZT.1, KDZT.2, KDZT.3, KDZ.1, Uks.1, ZP.12, ZP.13.

6. Dopuszcza się we wszystkich terenach, za wyjątkiem terenów G.1, G.2 i W.1, lokalizację innych tras rowerowych, nieoznaczonych na rysunku planu.

7. Realizacja ustaleń planu w zakresie zagospodarowania, użytkowania i utrzymania terenów komunikacji kołowej, transportu publicznego, parkingów, komunikacji pieszej i rowerowej wymaga zapewnienia rozwiązań technicznych dla poruszania się osób ze szczególnymi potrzebami (w tym z dysfunkcją wzroku) oraz rozwiązań technologicznych wspomagających i poprawiających warunki wzrostu drzew i krzewów.

• **§16 ust. 1 pkt 2**

W przeznaczeniu poszczególnych terenów mieści się zieleń towarzysząca oraz obiekty i urządzenia budowlane, takie jak: dojścia piesze, trasy rowerowe, dojazdy, zapewniające skomunikowanie terenu działki z drogami publicznymi, niewyznaczone na rysunku planu, z wyłączeniem terenów G.1, G.2 i W.1;

Pełny tekst ustaleń planu wraz z załącznikiem graficznym dostępny jest pod adresem: https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=133854

Wydział Planowania Przestrzennego nie wyklucza możliwości realizacji zamierzenia inwestycyjnego dot. budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Ks. Kazimierza Jancarza na odcinku od ul. T. Parnickiego do ul. Srebrnych Orłów, niemniej jednak należy uwzględnić:

Urząd Miasta Krakowa
WYDZIAŁ PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
31-545 Kraków, ul. Mogilska 41, bp.umk@um.krakow.pl
tel.: +48 12 616 85 26, +48 12 616 85 42
www.krakow.pl



- ustalenia ww. obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- po przeciwnej stronie ulicy księdza Jancarza planowana jest budowa linii tramwajowej KST IV w modelu PPP w trybie zaprojektuj i wybuduj (umowa z wykonawcą podpisana w dniu 21 grudnia 2020 r.) – na ile to będzie możliwe należy skoordynować obie inwestycje w zakresie rozwiązań pieszo – rowerowych;
- należy uwzględnić „Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” (Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r.).

Otrzymują:

1.Adresat

2.aa (BP-05, MNO/ŁKU)

Urząd Miasta Krakowa

WYDZIAŁ PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO

31-545 Kraków, ul. Mogilska 41, bp.umk@um.krakow.pl

tel.: +48 12 616 85 26, +48 12 616 85 42

www.krakow.pl



Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
WPLYNEŁO

Dnia 11-01-2021

L.Dz. : podpis

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

Dotyczy: IP.452.78.1.2020

W odpowiedzi na pismo z 22.12.2020 r. (data wpływu 22.12.2020 r.) w sprawie wydania opinii dla budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Ks. K. Jancarza na odcinku od ul. T. Parbickiego do ul. Srebrnych Orłów informujemy, że inwestycja ta znajduje się poza obszarami wpisanymi do rejestru zabytków odrębnymi decyzjami Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a także poza strefą nadzoru archeologicznego. W przypadku odkrycia, podczas prowadzenia prac ziemnych, przedmiotów, co do których istnieje przypuszczenie, iż są one zabytkami archeologicznymi, inwestor zobowiązany jest na mocy Art. 32 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, z dnia 23 lipca 2003 r. (tj. Dz.U. z 2020 r. poz. 282), do wstrzymania wszelkich robót mogących uszkodzić odkryte przedmioty i niezwłocznego powiadomienia o odkryciu właściwych służb konserwatorskich.

Jednocześnie zwracamy uwagę, że inwestycja zlokalizowana jest na obszarze miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Mistrzejowice - Ks. Kazimierza Jancarza” i konieczne jest dostosowanie inwestycji do zapisów kierunkowych tego planu.

Niniejsza opinia nie zwalnia z obowiązku uzyskania odrębnych uzgodnień wynikających z przepisów prawa budowlanego lub innych przepisów szczególnych.

MIEJSKI KONSERWATOR
ZABYTKÓW
Jerzy Zbiegien

Otrzymują:

1x Adresat

2 x aa + zał.

Urząd Miasta Krakowa
BIURO MIEJSKIEGO KONSERWATORA ZABYTKÓW
tel. +48 12 616 65 00, fax +48 12 616 65 01, mkz@um.krakow.pl
31-144 Kraków, ul. Biskupia 18
www.krakow.pl



IR-04.7211.1.66.2020

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

**Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA BUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ
UL. KS. JANCARZA NA ODCINKU OD UL. PARNICKIEGO DO UL. SREBRNYCH ORŁÓW**

W odpowiedzi pismo IP.452.78.1.2020 z 22 grudnia 2020 r., przedstawiam następujące wytyczne dla ww. zadania.

- Nowe przejazdy dla rowerzystów należy projektować w odsunięciu od przejść dla pieszych. Nie dopuszcza się projektowania przejazdów dla rowerzystów połączonych z przejściami dla pieszych (oznakowanych wspólnym znakiem P-10/11).
- Zakres zadania winien obejmować wszystkie wloty skrzyżowań w ciągu budowanej ścieżki rowerowej w celu zapewnienia prawidłowego powiązania projektowanej infrastruktury rowerowej z przyległym zagospodarowaniem.
- Zasadne jest wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów obok istniejącego przejścia dla pieszych przy przystanku autobusowym i tramwajowym „Os. Złotego Wieku” oraz połączenie z istniejącą infrastrukturą rowerową po południowej stronie ul. Jancarza (pomiędzy przystankiem tramwajowym a skrzyżowaniem z ul. Wiślicką). Z uwagi na występujące potoki piesze w rejonie przystanków tramwajowych, infrastrukturę rowerową należy kształtować od strony wschodniej, tj. od strony skrzyżowania z ul. Wiślicką.
- Zasadne jest wykształcenie wysp azylu na ww. skrzyżowaniu (na wlotach: ul. Jancarza oraz ul. Wiślickiej) w formie geometrycznej, tj. w krawężnikach.
- Rozwiązania uniemożliwiające postój przed przejściem dla pieszych na ul. Jancarza (przy przystanku autobusowym „Os. Złotego Wieku” po północnej stronie jezdni) winny mieć charakter trwały.
- W rejonach przystanków autobusowych, ścieżkę rowerową należy prowadzić w sposób umożliwiający separację pieszych oczekujących na peronie od kierujących rowerem, z zachowaniem właściwych szerokości poszczególnych ciągów (peron, ścieżka rowerowa, chodnik wzdłuż ulicy). W przypadku, gdy w rejonie przystanku autobusowego „Os. Złotego Wieku” nie będzie możliwości spełnienia ww. warunku albo projektowane szerokości

poszczególnych ciągów będą miały parametry zbliżone do minimalnych, zaleca się wykonanie dwóch wariantów przebudowy:

- Wariant 1, z pozostawieniem postoju autobusu w zatoce przystankowej.
 - Wariant 2, z likwidacją zatoki autobusowej, celem poszerzenia peronu i zapewnienia właściwych szerokości chodnika oraz ścieżki rowerowej. W takim przypadku konieczne będzie skrócenie pasa ruchu do skrzyżowania w lewo oraz „esowanie” toru jazdy pasem ruchu na wprost (celem ominięcia przystanku na jezdni). Wymaga to jednak przeanalizowania warunków ruchu na skrzyżowaniu ul. Jancarza z ul. Wawelską, uwzględniając w szczególności kolejność pojazdów na pasie ruchu do skrzyżowania w lewo.
- Na skrzyżowaniu ul. Jancarza z ul. Wawelską, przejazdy dla rowerzystów winny być wyznaczone na wszystkich wlotach.
- Zasadne jest wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów obok przejścia dla pieszych znajdującego się na odcinku ul. Jancarza pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Wawelską a skrzyżowaniem z ul. Miśnieńską. Konieczne jest przeanalizowanie widoczności, w szczególności przy przekraczaniu torowiska tramwajowego. Decyzję w ten sprawie pozostawia się Zarządowi Transportu Publicznego.
- Konieczne jest rozwiązanie sposobu przekraczania przez pieszych i kierujących rowerem torowiska tramwajowego na wysokości pawilonu handlowego na os. Tysiąclecia 42. Należy stosować rozwiązania, które nie będą wymagały obejmowania ww. przejścia dla pieszych (i ew. przejazdu dla rowerzystów) sygnalizacją świetlną.
- Przystanek autobusowy „Miśnieńska” (po północnej stronie ul. Jancarza) należy przesunąć do tyłu, w celu umożliwienia wykształcenia zatoki o normatywnych parametrach w odległości pozwalającej na swobodne włączenie się autobusu do ruchu.
- Na skrzyżowaniu ul. Jancarza z ul. Miśnieńską, przejazdy dla rowerzystów winny być wyznaczone na tych wlotach, na których obecnie wyznaczone są przejścia dla pieszych.
- Szerokość pasów ruchu na ul. Jancarza (pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Miśnieńską a wjazdem na pętlę autobusową „Mistrzejowice”) winna wynosić 3,25 m. Należy dążyć do nielikwidowania istniejących miejsc postojowych na ww. odcinku ulicy. W przypadku realizacji stanowisk postojowych w pasie drogowym:
- stanowiska postojowe należy wyznaczyć w sposób równoległy;
 - preferuje się ich wyznaczenie w zatoce;
 - nie mogą one pogarszać widoczności (na przejściach dla pieszych/przejazdach dla rowerzystów oraz na zjeździe), czytelności ulicy oraz wpływać negatywnie w inny sposób na bezpieczeństwo;
 - należy przewidzieć wyznaczenie stanowisk postojowych dla osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z art. 12a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470 z późn. zm.).
- Konieczne jest wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów obok przejścia dla pieszych znajdującego się przy wjeździe na pętlę autobusową „Mistrzejowice”. Należy zastosować trwałe rozwiązania uniemożliwiające postój przed przejściem dla pieszych/przejazdem dla rowerzystów.

- Uwzględniając koordynację zadania z projektem budowy linii tramwajowej KST IV, konieczne jest wyznaczenie przejazdów dla rowerzystów na wszystkich wlotach skrzyżowania ul. Jancarza z ul. Parnickiego.
 - Zwracam uwagę, iż odległość przecięcia ul. Jancarza z ul. Parnickiego do przecięcia z ul. Zawieyskiego jest na tyle mała, że może okazać się niemożliwe wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów przez wlot ul. Parnickiego bez korekty linii zatrzymania, co może skutkować koniecznością osygnalizowania przecięcia ul. Zawieyskiego z ul. Parnickiego. W celu uniknięcia takiej konieczności, zasadne jest równoległe procedowanie przekształcenia ul. Kurzei w drogę publiczną, zgodnie z przeznaczeniem wynikającym z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Mistrzejowice - ks. Kazimierza Jancarza” (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2017 r. poz. 7291). Umożliwi to zamknięcie wlotu ul. Zawieyskiego do ul. Parnickiego, co poprawi czytelność i bezpieczeństwo projektowanych rozwiązań.
 - Jako rozwiązanie przejściowe, do czasu ustalenia ww. przebiegów dróg publicznych, dopuszcza się zaprojektowanie na ww. wlocie połączonego przejazdu dla rowerzystów z przejściem dla pieszych, jeżeli pozwoli to na niekorygowanie linii zatrzymania.
- Wszystkie sygnalizacje świetlne objęte przebudową w ramach ww. inwestycji muszą być wpięte do systemu sterowania ruchem, jak również wyposażone w kamery nadzoru ruchu (nie dotyczy skrzyżowań, dla których takie rozwiązanie przewidziano w projekcie budowy KST IV).
- 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 niedostatecznej widoczności. Oświetlenie to winno obejmować także obszar oczekiwania przed jezdnią.
 - Powyższe dotyczy także przecięć z torowiskiem tramwajowym oraz innych miejsc, w których ciągi piesze, rowerowe i pieszo-rowerowe przecinają jezdnię lub łączą się z nią.
- W przypadku rozbieżności istniejącej infrastruktury z obowiązującymi przepisami, konieczne jest jej dostosowanie do przepisów aktualnych w momencie opracowywania poszczególnych etapów zamierzenia.
- W ramach opracowania konieczne jest uwzględnienie wykonania stosownych zmian związanych z sygnalizacją świetlną, w tym z modernizacją istniejącej infrastruktury.
- Na dalszym etapie prac (opracowanie projektu koncepcyjnego bądź budowlanego) należy wystąpić do Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK o szczegółowe warunki techniczne dla projektowania sygnalizacji świetlnej w zakresie organizacji ruchu.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac) – uwzględniających także część dotyczącą sygnalizacji świetlnej.
- 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
Łukasz Gryga

Otrzymują:

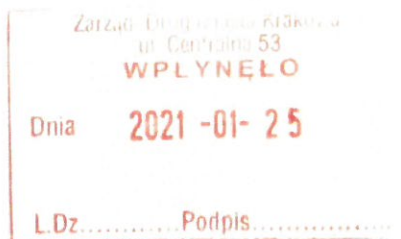
- 1 x adresat
- 1 x Pani Aleksandra Ludwin (ZDMK IPR) – <aludwin@zdmk.krakow.pl>
- 1 x aa

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



WEU.461.1.1515.2020



Kraków, 22 stycznia 2021r.

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

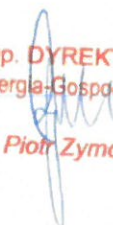
Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA BUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ
UL. JANCARZA NA ODCINKU OD UL. PARNICKIEGO DO UL. SREBRNYCH ORŁÓW.

W odpowiedzi na pismo IP.452.78.1.2020 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:

1x Adresat (bez załączników)

1 x aa (WEU)

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

