

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla rozbudowy ul. Dąbskiej na odcinku od wjazdu do Plazy (rejon przejazdu kolejowego) do ul. Kosynierów/Zwycięstwa.

1. W obszarze objętym opinią nie obowiązują ustalenia Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.
2. wnioskowany obszar został włączony do sporządzanego mpzp obszaru „Dąbie”. Zgodnie z projektem planu wyłożonym obecnie do publicznego wglądu (https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=129532) ulica Dąbska na wnioskowanym odcinku tj. od linii kolejowej do ul. Zwycięstwa przebiega w skorygowanym korytarzu, oznaczonym symbolem KDDD.2 (rys.). **Wobec powyższego oraz z uwagi na zaawansowanie prac planistycznych nad sporządzaniem planem miejscowym inwestycję obejmującą rozbudowę ul. Dąbskiej należy dostosować do skorygowanego przebiegu korytarza drogowego KDD.2.**
3. Przedmiotowe zadanie należy rozpatrywać w kontekście / koordynacji z innymi inwestycjami drogowymi realizowanymi na podstawie umów zawartych z inwestorami inwestycji niedrogowych. Informacje z zakresu inwestycji drogowych realizowanych na podstawie umów z inwestorami inwestycji niedrogowych można pozyskać w ZDMK – tryb dostępu do informacji będących informacjami publicznymi.

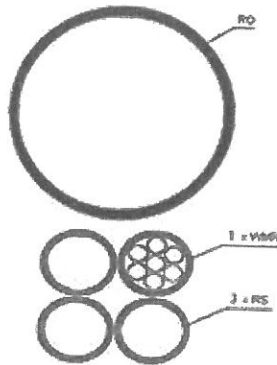
Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

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 ze stanem istniejącym, 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.
4. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
5. Objąć zakresem przebudowę całej tarczy skrzyżowania ulic: Kosynierów – Zwycięstwa, ze względu na przedłożony zakres inwestycji.
6. Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego. Zakres budowy chodnika należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi.
7. Należy przewidzieć chodnik zgodnie z ww. *Rozporządzeniem*, w tym:
 - a) Minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m, a odsuniętego od jezdni 1,5m (szerokości efektywne).
 - b) Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych.

- c) Ciągi piesze powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
- d) W przypadku przejść dla pieszych zastosować pasy medialne z pasem naprowadzającym.
8. Należy rozwiązać sposób parkowania na łuku ulic: Kosynierów - Dąbskiej, w rejonie bramy do budynku 1a.
9. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy przewidzieć przebudowę istniejących dojazdów i zjazdów, w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego. Przedmiotowa inwestycja nie może pogorszyć dotychczasowych warunków obsługi komunikacyjnej istniejącej zabudowy/zagospodarowania.
10. 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. Zaprojektować drogę wraz z chodnikiem:
Konstrukcja chodnika:
- kostka betonowa bez fazowa gr 6 cm
- podsypka piaskowo - cementowa 1:3 gr 3 cm
- podbudowa kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie gr 30 cm
Konstrukcja jezdni:
- warstwa ścieralna gr 4 cm
- warstwa wiążąca gr 8 cm
- podbudowa zasadnicza kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie gr 20 cm
- podbudowa pomocnicza kruszywo łamane 31,5/63 stabilizowane mechanicznie gr 35 cm
- warstwa ulepszonego podłoża gr 25 cm
- geowłóknina
Krawężniki betonowe 20x30
Obrzeże betonowe 8x30
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 należy:
- a) Uzyskać pozytywne opinie: Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, UM MIR, ZZM oraz PKP (w zakresie przejazdu kolejowego).
- b) O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna. Równocześnie informujemy, że w zakresie elementów odwodnienia drogi należy zastosować:
- studzienki wodościekowe z osadnikiem w dnie głębokości 0.8 m z płaskim wpustem, na zawiasie z zabezpieczeniem przed kradzieżą,
 - przykanaliki średnicy min. 200 mm o normatywnych spadkach.
- c) Rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci.
- d) Uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia.
- e) Uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne.
14. Projekt budowlany zawierający rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

Warunki techniczne w zakresie kanału technologicznego:

1. Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie: budowy dróg publicznych; przebudowy dróg publicznych, chyba że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny.
2. Zaprojektować kanał technologiczny typu KTu1 tj. ciąg złożony z modułu jednej rury RO 110/95 (średnica zewn. / średnica wewn.), trzech rur RS40/3,7 mm i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm.



3. Zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji.
4. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m.
5. Pod nowo budowaną drogą, należy zaprojektować kanały technologiczne przepustowe zakończone studniami kablowymi (jako odejścia od głównej trasy kanału technologicznego).
6. 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 oraz wytyczne dla projektantów umieszczone na stronie zdmk.krakow.pl.
7. Minister właściwy do spraw informatyzacji, na wniosek zarządcy drogi w drodze decyzji, zwalnia zarządcę z obowiązku budowy kanału technologicznego, jeżeli w pobliżu pasa drogowego istnieje już kanał technologiczny lub linia światłowodowa, posiadające wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych lub w sytuacji, gdy lokalizowanie kanału technologicznego byłoby ekonomicznie nieracjonalne lub technicznie niemożliwe. Wniosek do ministra właściwego do spraw informatyzacji składa się najpóźniej na 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o pozwoleniu na budowę albo przed dniem zgłoszenia przebudowy dróg.
8. Szczegółowe warunki techniczne, zostaną przekazane na etapie projektowania.

Z-ca Dyrektora ds. Dróg

Janina Pokrywa

IPR



KEGW

WEU.461.1.238.2021

Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
ul. Centralna 53
WPLYNĘŁO
Dnia **2021-03-04**
26247/2
L.Dz.....
Pomoc. Administracyjna
Podpis. Administracyjna

Kraków, 2 marca 2021r.

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

Agnieszka Kwiecier

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA INWESTYCJI PN.: ROZBUDOWA UL. DĄBSKIEJ.

W odpowiedzi na maila w ww. sprawie, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. Odwodnienie można wykonać w oparciu o miejską kanalizację opadową zlokalizowaną w ul. Dąbskiej poprzez jej rozbudowę.

Przy projektowaniu rozbudowy kanalizacji, należy spełnić następujące warunki:

1. uzgodnić trasę w ZDMK,
2. projekt powinien zawierać obliczenia hydrologiczno – hydrauliczne dla inwestycji sprawdzające dobraną średnicę kanalizacji opadowej (mapa powierzchni zlewni cząstkowych), do wymiarowania odwodnienia terenów należy stosować formułę Bogdanowicz-Stachy,
3. kanalizacja opadowa winna uwzględniać całą zlewnię ciężącą do kanału,
4. 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.,
5. określić geotechniczne warunki posadowienia,
6. studzienki rewizyjne winny być betonowe, z prefabrykowanym dnem,
7. studzienki betonowe/żelbetowe, zakończyć „pływającymi” włazami 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,
8. studzienki wodościekowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0.8m,
9. należy zachować normatywne spadki przykanalików,
10. minimalna Øprzykanalików 200mm,
11. do projektu, który należy uzgodnić w KEGW, dołączyć wersję elektroniczną zapisaną w formacie pdf i dwg.,
12. do projektu opracowanego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 (Dz. U. 2012.462) w sprawie

Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

tel. +48 12 61 67588, sekretariat@kegw.krakow.pl

31-828 Kraków, os. Złotej Jesieni 14

www.kegw.krakow.pl

szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, należy dodatkowo dołączyć odpowiednie uprawnienia branżowe projektanta oraz aktualne świadectwo przynależności do Izby Inżynierskiej.

Otrzymują:

① x Adresat (bez zał)

1 x aa (WEU).

Adam Cebula

Z-ca Dyrektora
ds. Gospodarki Wodnej

Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

tel. +48 12 61 67588, sekretariat@kegw.krakow.pl

31-828 Kraków, os. Złotej Jesieni 14

www.kegw.krakow.pl



RU.461.6.98.2021

Inwestor:
Gmina Miejska Kraków
Reprezentowana przez:
Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Dotyczy: warunków przebudowy oświetlenia w ul. Dąbskiej.

W nawiązaniu do pisma z dnia z dnia 2021.03.22 w sprawie warunków przebudowy oświetlenia w ul. Dąbskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Zwycięstwa i Kosynierów, uprzejmie informuję, że w celu realizacji powyższego należy:

1. Wykonać obliczenia fotometryczne oraz elektryczne dla analizowanego rejonu z uwzględnieniem parametrów rozbudowywanego obwodu oraz istniejących opraw oświetleniowych na granicach opracowania.
2. W obliczeniach uwzględnić proponowaną przebudowę ulicy, budowę ewentualnego przejścia dla pieszych oraz istniejącą zieleń wysoką.
3. Projektowaną sieć oświetleniową zasilić nową linią kablową kablem typu YKXs 5x16mm² w rurach ochronnych DVK o średnicy minimum 75mm z istniejącej w ul. Dąbskiej szafy sterowania oświetleniem nr 1072.
4. Pod drogami, wjazdami i przejazdem kolejowym, dodatkowo przewidzieć rury ochronne typu SRS o średnicy minimum 110mm.
5. Połączenia kabli wykonać w słupowych wnękach kablowych, złączami izolowanymi typu „SINTUR”.
6. Na całym odcinku przewidzieć słupy stalowe lub aluminiowe anodowane na fundamentach prefabrykowanych betonowych z oprawami typu LED.
7. Istniejące w analizowanym obszarze oprawy oświetleniowe zdemontować.
8. Napowietrzną sieć zasilającą oświetlenie uliczne zamontowaną na słupach TAURON zdemontować.
9. Stare słupy oświetleniowe zdemontować.
10. Wszystkie materiały pochodzące z demontażu zutylizować zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

11. Lokalizację projektowanych słupów i linii kablowych uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) a następnie uzyskać opinię z Narady Koordynacyjnej WG UMK
12. Dla odcinka linii na terenie PKP PLK uzyskać niezbędne uzgodnienia.
13. Do uzgodnienia w tutejszym Zarządzie przedłożyć projekt wykonawczy sieci oświetleniowej zawierający między innymi:
 - a. niniejsze warunki,
 - b. kopię uzgodnienia projektu drogowego,
 - c. opinię Narady Koordynacyjnej WG UMK,
14. Na etapie wydawania warunków analizie nie podlegają własności działek, sieć oświetleniową wraz z infrastrukturą towarzyszącą projektować wyłącznie na działkach GMK (w liniach rozgraniczających docelowy/planowany układ drogowy).
15. Dla inwestycji uzyskać inne niezbędne opinie i uzgodnienia w tutejszej Jednostce i pozostałych Jednostkach miejskich zgodnie z ich kompetencjami oraz obowiązującym prawem i procedurami.
16. W opracowaniu należy zawrzeć informację o konieczności dopuszczenia Wykonawcy do prac przy sieci oświetlenia ulicznego przez jednostkę realizującą na zlecenie ZDMK prace związane z bieżącym utrzymaniem systemu oświetlenia.

Projekt powinien zostać opracowany w oparciu o wytyczne dla projektantów, zawarte w załączniku nr 6, zarządzenia nr 117/2019 dyrektora ZDMK z dnia 2019.09.06. dostępnym pod adresem <https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/wytyczne/>

W załączeniu przekazujemy schemat połączeń szafy sterowania oświetleniem ulicznym, PZ 1072 oraz mapę sytuacyjną obszaru objętego zasilaniem z jej obwodów informując jednocześnie, że moc zamówiona dla tego PZ wynosi 7,0kW a zainstalowana 3,22kW.

Wykonawca jest zobowiązany do przekazania do ZDMK dokumentacji powykonawczej w dwóch egzemplarzach

Z up. DYREKTORA ZDMK

Przemysław Czech
Kierownik Działu Uzgodnień

Otrzymują:

1 x Adresat + załączniki

1 x aa RU ID: 2235982

Zarząd Dróg Miasta Krakowa

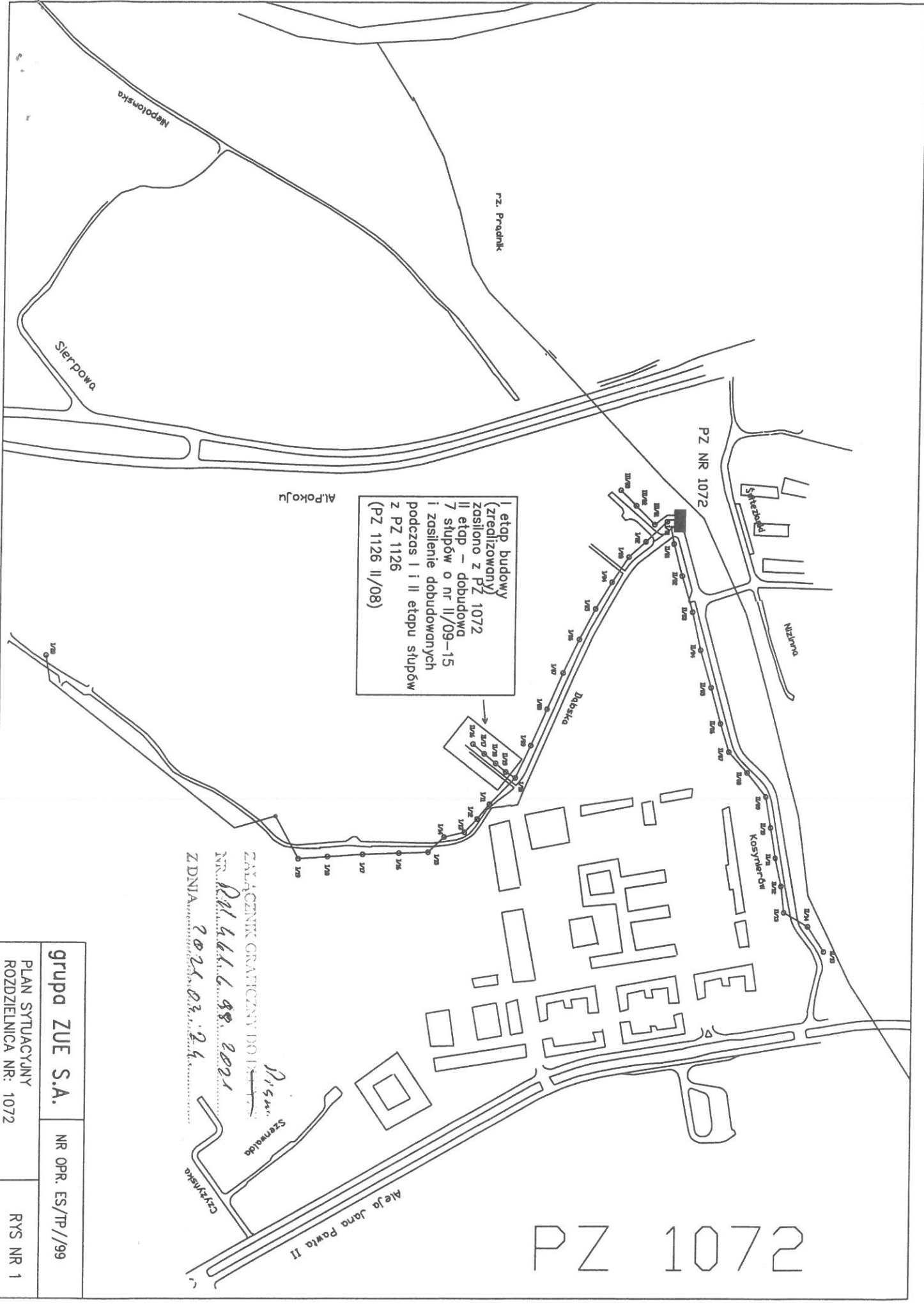
tel. +48 12 616 70 00 (centrala) +48 12 616 75 55 (Centrum Sterowania Ruchem)

fax: +48 12 616 7417, sekretariat@zdmk.krakow.pl

31-586 Kraków ul. Centralna 53

ePUAP:/ZIKIT/SkrytkaESP

www.zdmk.krakow.pl



I etap budowy
(zrealizowany)
zasilono z PZ 1072
II etap – budowa
7 słupów o nr II/09-15
i zasilenie dobudowanych
podczas I i II etapu słupów
z PZ 1126
(PZ 1126 II/08)

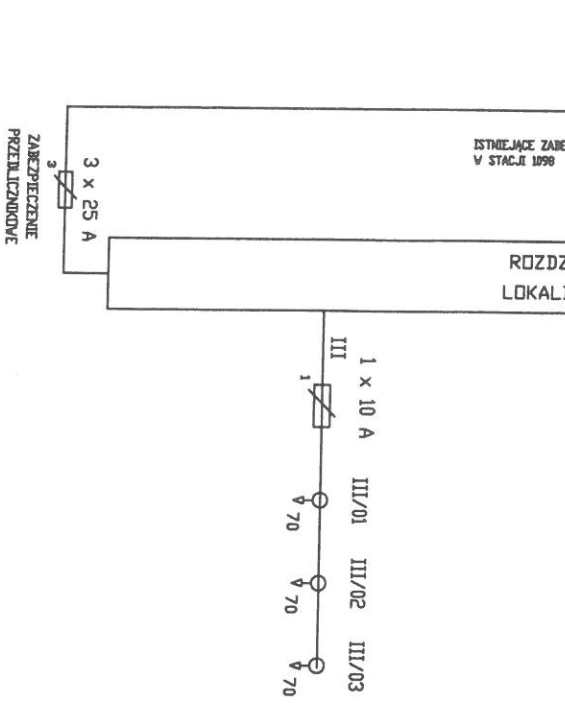
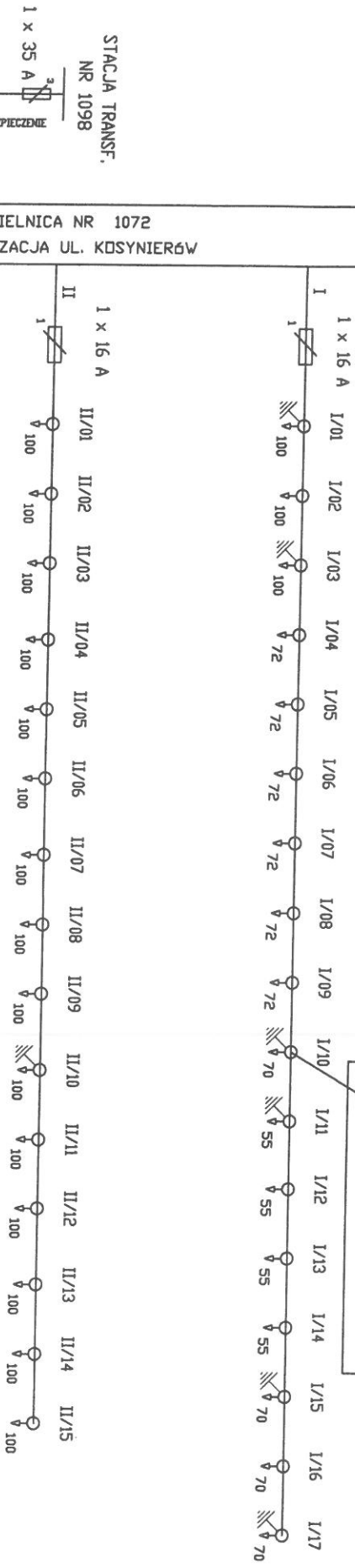
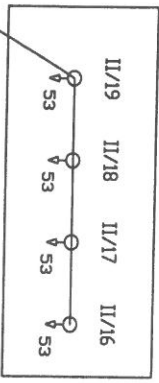
ZAWIĄZANIE GRATYFICJNY DO PZ 1072
NR. *2024.03.24*
Z DNIA *2024.03.24*

grupa ZUE S.A.		NR OPR. ES/TP//99
PLAN SYTUACYJNY ROZDZIELNICA NR: 1072		RYS NR 1

PZ 1072

PZ 1072

I etap budowy (zrealizowany)
 zasilono z PZ 1072
 II etap - budowa 7 słupów o nr II/09-15 i zasilenie dobudowanych podczas I i II etapu słupów z PZ 1126 (PZ 1126 II/08)



MOC ZAINSTALOWANA P= 3152 kW
 U=380/220V - 50Hz
 UKŁAD SECI TN-C
 SYSTEM OCHRONY - SAMOZMIANNE STRĄKIE WYŁĄCZENIE



ZALĄCZENIE GRATULACYJNE DO P. ...
 NR. 01111148 0001
 Z DNIA 2021.03.21.

Kraków, 16 marca 2021 r.

IR-04.7211.57.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ROZBUDOWY UL DĄBSKIEJ

W odpowiedzi na wiadomość przesłaną drogą elektroniczną z adresu sstys@zdmk.krakow.pl 9 lutego 2021 r. przedkładam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Ulicę należy projektować o parametrach klasy dojazdowej.
- W rejonie przecięcia z linią kolejową, konieczne jest:
 - zachowanie właściwych parametrów widoczności – zarówno poziomej, jak i pionowej;
 - zapewnienie pochylenia niwelety na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego pozwalającego kierującym na postój pojazdu bezpośrednio przed przejazdem na możliwie płaskim terenie.
- Należy zaprojektować chodnik o normatywnych parametrach. Przy kształtowaniu jego przebiegu należy mieć na uwadze:
 - konieczność powiązania istniejących chodników na krańcach opracowania, tj. przy budynku ul. Dąbska 5 oraz przy przecięciu z ul. Zwycięstwa;
 - tendencję pieszych do pokonywania odległości prostoliniowo, najkrótszą drogą (brachidacja).
- Biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia spójnych rozwiązań w obszarze, rekomenduje się objęcie zadania skrzyżowania ul. Dąbskiej z ul. Kosynierów oraz ul. Zwycięstwa. Jest to uzasadnione poprzez:
 - istotne zmiany ruchowe, jakie nastąpiły w obszarze po otwarciu ul. Lema oraz ograniczeniu liczby relacji na skrzyżowaniu ul. Mogilskiej z ul. Kosynierów;
 - wynikającą z powyższego konieczność weryfikacji struktury kierunkowej na skrzyżowaniu ul. Dąbskiej z ul. Kosynierów oraz ul. Zwycięstwa oraz jego dostosowaniu geometrycznym do docelowego przebiegu drogi z pierwszeństwem;
 - konieczność zapewnienia właściwych parametrów widoczności na skrzyżowaniu.

- Przejścia dla pieszych winny posiadać dedykowane oświetlenie zapewniające wzajemną widoczność pomiędzy kierującymi a pieszymi, w szczególności w okresie niedostatecznej widoczności; oświetlenie to winno obejmować także obszar oczekiwania przed jezdnią.
- Z uwagi na istniejące zapotrzebowanie na infrastrukturę pieszą, zasadne jest przeanalizowanie poszerzenia zakresu zadania o budowę chodnika na północnym odcinku ul. Kosynierów od skrzyżowania z ul. Dąbską i ul. Zwycięstwa do budynków ul. Kosynierów 23-25.
- Należy przeanalizować rozwiązania uspokojenia ruchu na całym odcinku objętym zadaniem, zarówno na etapie projektu budowlanego, jak i organizacji ruchu.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej (docelowej) oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).
- Parametry techniczne projektowanych rozwiązań 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);
 - rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744 z późn. zm.).

Powyższe wytyczne zachowują ważność przez 2 lata od dnia ich wydania.

Z poważaniem,

Dyrektor Wydziału
Łukasz Gryga

Otrzymują:

- adresat
- Pani Stanisława Stys (ZDMK IPR) - <sstys@zdmk.krakow.pl>
- 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, 15 marca 2021 r.

ZZS.53.17.21.DC

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

Dotyczy: E-MAILA Z DNIA 09.2021R. W SPRAWIE WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA PRZEBUDOWY UL. DĄBSKIEJ NA ODCINKU OD WYJAZDU DO PLAZY DO UL. ZWYCIĘSTWA I UL. KOSYNIERÓW

W odpowiedzi na e-mail z dnia 09.02.2021r. w sprawie jw. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie wskazuje, że w ramach planowanej przebudowy ul. Dąbskiej na odcinku od Plazy do ul. Zwycięstwa i ul. Kosynierów należy uwzględnić poniższe warunki.

1. Należy przyjąć rozwiązania projektowe, które nie wymuszają ingerencji w istniejącą zieleni, 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 zieleni 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.

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez:

Łukasz Pawlik

Z-ca Dyrektora

Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:

3695.18452.21536

Otrzymują:

1. Adresat
2. aa



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

Dotyczy: e-maila od Stanisławy Styś <[sstys@zdmk.krakow.pl](mailto:ssstys@zdmk.krakow.pl)> z dnia 9 lutego 2021 r. odnośnie wydania warunków technicznych dla rozbudowy ul. Dąbskiej na podstawie planu z lokalizacją.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w odpowiedzi na e-maila od Stanisławy Styś <[sstys@zdmk.krakow.pl](mailto:ssstys@zdmk.krakow.pl)> z dnia 9 lutego 2021 r. odnośnie wydania warunków technicznych dla rozbudowy ul. Dąbskiej na podstawie planu z lokalizacją uprzejmie informuje w ramach opinii, że należy:

- ✓ w zakresie Organizacji Transportu
- w związku z polityką zapewniania dostępu do Komunikacji Miejskiej w Krakowie pieszo (dojście do przystanku) w odległości nie większej niż 400 m istnieje możliwość, iż w przyszłości kierowane na ulicę Dąbską będą linie autobusowe KMK. W związku z powyższym należy na projektowanym odcinku zapewnić szerokość jezdni minimum 6 m (bez wliczania ścieków przykrawężnikowych) z odpowiednimi poszerzeniami na łukach;
 - ✓ w zakresie ruchu pieszego i rowerowego
- uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w Mieście Krakowie powołanego Zarządzeniem Nr 2376/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20 września 2019 r. z późn. zmianą Zarządzeniem Nr 3266/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 2 grudnia 2019 r.;
- zaprojektować skomunikowanie istniejącej infrastruktury pieszej z projektowaną aby zapewnić funkcjonalność użytkowania i bezpieczeństwo dla pieszych ze szczególnym uwzględnieniem skrzyżowań i zjazdów;
- wzdłuż ul. Dąbskiej zaprojektować chodniki z uwzględnieniem ciągłości przez torowisko kolejowe o minimalnej szerokości 2 m z zastosowaniem pasa zieleni izolacyjnej od strony jezdni;
- zwrócić uwagę aby uwzględnić zapewnienie dogodnych warunków widoczności pomiędzy ruchem pojazdów samochodowych, rowerzystów i pieszych ponieważ ruchu rowerowy ma być projektowany w ruchu ogólnym;
- wprowadzić elementy naturalnego uspokojenia ruchu w formie naprzemiennych równoległych pasów postojowych;
- zaprojektować układ i geometrię drogi dla wprowadzenia strefy TEMPO 30 znakami B-43, B-44 z przewidzeniem ruchu rowerowego w ruchu ogólnym i zastosowaniem fizycznych elementów uspokojenia ruchu które 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 listopada 2018 r.

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x a/a

Z Łp. Dyrektora ZTPK
[Podpis]
Krzysztof Jutkiewicz
Dyrektor
Biuro Rozwoju

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