



Kraków, dn. 16 LUT. 2021

IPR.452.10.2.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla rozbudowy ul. Bochenka na odcinku od ul. Podedworze do ul. Szpakowej wraz z budową chodnika i zatok postojowych.

1. Ul. Bochenka na przedmiotowym odcinku nie została zaliczona do żadnej z kategorii dróg publicznych, stanowi ogólnodostępną drogę wewnętrzną.
2. W obszarze objętym opinią nie obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.
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.

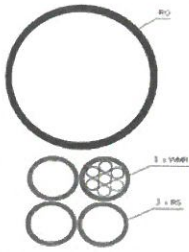
Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Parametry techniczne docelowego układu drogowego przeznaczonego do rozbudowy (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), projektować w oparciu o *Rozporządzenie 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. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry drogi (w tym m. in. szerokości jezdni, pobocza, przebiegu krawędzi jezdni).
3. 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.
4. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi, w oparciu o ww. *Rozporządzenie*.
5. W zakresie projektowanego chodnika:
 - Minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m.
 - Do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża.
 - Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych.
 - Ciągi piesze powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
 - Na przejściach dla pieszych zastosować maty z kostką integracyjną (obustronnie) i odkrycie krawężnika max. h=+2cm.
6. Zakres budowy chodnika należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy.
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. Przedmiotowa inwestycja nie może pogorszyć dotychczasowych warunków obsługi komunikacyjnej istniejącej zabudowy.
8. Lokalizacja miejsc postojowych winna uwzględniać w szczególności:

- Zapewnienie warunków widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom układu drogowego.
 - Zapewnienie warunku widoczności w obrębie przejść dla pieszych, skrzyżowań oraz zjazdów, zgodnie z warunkami ww. *Rozporządzenia*.
 - Miejsca postojowe winny być ogólnodostępne.
9. Wymiary stanowisk postojowych oraz szerokość jezdni manewrowych należy przyjąć w oparciu o §116 Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm. ww. *Rozporządzenia* w zależności od przyjętego sposobu parkowania, usytuowania w stosunku do krawędzi jezdni, przy uwzględnieniu stanowisk dla osób niepełnosprawnych.
 10. Zapewnić normatywny chodnik po zewnętrznej stronie parkingu w oparciu o ww. *Rozporządzenie*.
 11. Należy przeanalizować budowę przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowania z ul. Szpakową.
 12. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.
 - ul. Bochenka – zaprojektować drogę o kategorii KR3 wraz z chodnikiem, nawierzchnia jezdni z asfaltobetonu, konstrukcja drogi zgodnie z rozporządzeniem dla KR3.
 - zaprojektować chodniki o nawierzchni z kostki betonowej bez fazy koloru szarego, na wjazdach koloru czerwonego, dwuwarstwowa podbudowa z kruszywa kamiennego o ciągłym uziarnieniu, dolna warstwa podbudowy o grubości 25 cm i uziarnieniu 0-63 mm, górna warstwa podbudowy o grubości 10 cm i uziarnieniu 0-31,5 mm, krawężnik betonowy 15/30, obrzeże betonowe 8/30.
 13. 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.
 14. Ponadto należy:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, ZTP– przed zaopiniowaniem koncepcji/ uzgodnieniem projektu budowlanego;
 - b) w przypadku wystąpienia ewentualnych kolizji z istniejącą zielenią, należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej.
 - 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;
 15. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia. Warunki techniczne w zakresie oświetlenia zostaną wydane odrębnym pismem.
 16. O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.
 17. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w ZDMK.

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 opracowania dokumentacji projektowej.

Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Jolanta Pokrywka



RU.461.6.43.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych przebudowy oświetlenia dla zadania pn.: "Rozbudowa odcinka ul. Bochenka od ul. Podedworze do ul. Szpakowej wraz z wybudowaniem chodnika dla mieszkańców oraz zatoczek parkingowych" w Krakowie.

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

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje sieć oświetlenia GMK zasilana z PZ3313. W załączeniu przesyłamy 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).
3. W ramach planowanej inwestycji należy zdemontować istniejące oświetlenie oraz zaprojektować budowę nowego niezależnego oświetlenia linią kablową, doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Projektować słupy aluminiowe lub stalowe ocynkowane na fundamentach prefabrykowanych zgodnie z wymaganiami ZDMK.
 - b) Oprawy LED wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
 - c) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości układany w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
 - d) Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub zutylizować w porozumieniu z Działem UT tut. Zarządu.
 - e) Zasilanie projektować od najbliższego słupa oświetleniowego będącego poza zakresem opracowania (kablowo, doziemnie).
4. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36), a następnie uzyskać opinię z Narady Koordynacyjnej Wydziału Geodezji UM Krakowa. Wszystkie urządzenia projektować wyłącznie w działkach Gminy Kraków. Uzgodnienie lokalizacji może zostać wydane wyłącznie w oparciu o uzgodnienia w tut. Zarządzie projekt branży drogowej.
5. Rozstaw słupów sieci oświetleniowej, ilość i wielkość źródeł światła dobrać wg. Obliczeń i wymagań natężenia oświetlenia dla danej kategorii zagospodarowania z zachowaniem wymaganej skrajni. 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. 2019 poz. 1643 z póź. zm.) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawężać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.

6. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
7. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymującą oświetlenie w Krakowie.
8. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.

Warunki zachowują ważność przez okres 3 lat.

Załączniki:

- 1) Schematy oświetlenia PZ3313

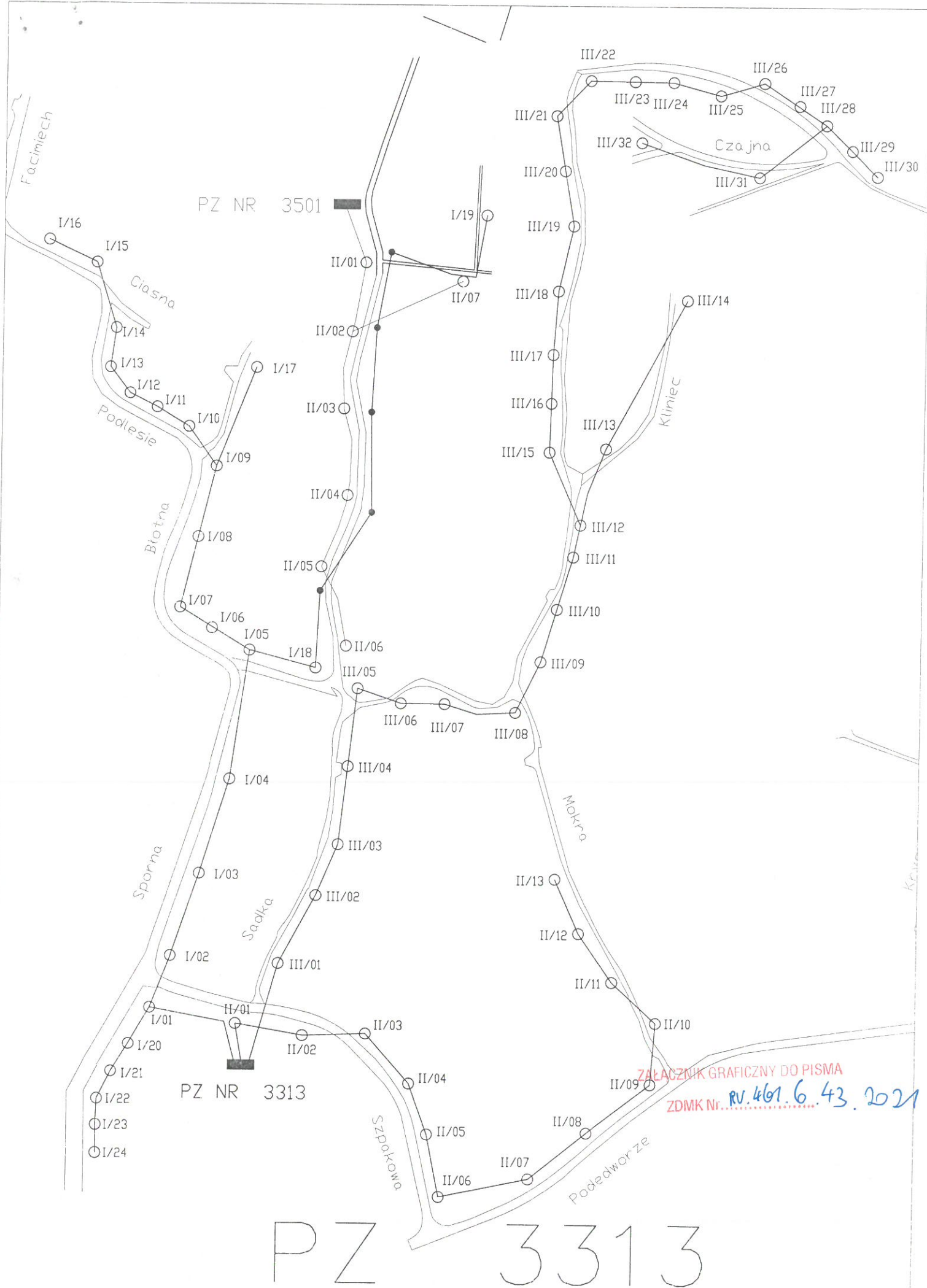
Z up. DYREKTORA ZDMK

Przemysław Czech
Kierownik Działu Uzgodnień

Otrzymują:

1 x IP

1 x aa RU (ID: 2190841).



ZALĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK Nr. RV.461.6.43.2021

PZ 3313

STACJA TRANSFORMATOROWA
NR 3367

1 x 50 A

ISTNIEJĄCE ZABEZPIECZENIE
W STACJI 3367

3 x 35 A
ZABEZPIECZENIE
PRZELICZNIKOWE

ROZDZIELNICA NR 3313
LOKALIZACJA UL. SZPAKOWA



PZ 3313

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK Nr. RV. 461.0.43.2021



Kraków, 26 stycznia 2021

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

ZZS.53.3.21.AW

Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA „ROZBUDOWA ODCINKA UL. BOCHENKA OD UL. PODEDWORZE DO UL. SZPAKOWEJ WRAZ Z WYBUDOWANIEM CHODNIKA DLA MIESZKAŃCÓW ORAZ ZATOCZEK PARKINGOWYCH”

W odpowiedzi na e-maila z dnia 21.01.2021 r. w sprawie jw. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie informuje, iż na przedmiotowym odcinku ul. Bochenka posadzone są róże okrywowe (ok 500 szt.), z których 100 szt. stanowi nasadzenia zamienne. Zgodnie z uzyskanymi decyzjami administracyjnymi tut. Zarząd zobligowany jest do zapewnienia żywotności ww. krzewów w ciągu 3 lat od posadzenia, do momentu ich odbioru przez organ wydający decyzje. Kontrola żywotności jw. nastąpi na początku 2022 r. dla części ww. krzewów i na początku 2023 r. do pozostałych.

Na przedmiotowym odcinku znajduje się również kilkadziesiąt drewnianych słupków zamontowanych przez tut. Jednostkę celem zabezpieczenia istniejącej zieleni.

W omawianej lokalizacji znajdują się również drzewa.

Mając powyższe na uwadze ZZM wskazuje, że w ramach planowanej rozbudowy odcinka ul. Bochenka od ul. Podedworze do ul. Szpakowej wraz z wybudowaniem chodnika dla mieszkańców oraz zatoczek parkingowych należy uwzględnić poniższe warunki.

1. Należy przyjąć rozwiązania projektowe minimalizujące ingerencję w istniejącą zielen, umożliwiające maksymalną ochronę 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. W przypadku nieuniknionej kolizji z istniejącymi nasadzeniami krzewów róży okrywowej należy w pierwszej kolejności uwzględnić możliwość ich przesadzenia w ramach nowego zagospodarowania przebudowywanego odcinka ulicy Bochenka, w obrębie tej samej działki. W przypadku braku takiej możliwości przesadzenie wymagać będzie zmiany uzyskanych przez ZZM decyzji administracyjnych na usunięcie drzew/krzewów, w zakresie lokalizacji nasadzeń zamiennych.
- 4. W przypadku konieczności demontażu istniejących słupków drewnianych elementy te należy przekazać tut. Jednostce celem ponownego wykorzystania w innej lokalizacji.
- 5. Lokalizację nasadzeń kompensacyjnych za drzewa i krzewy usuwane w ramach inwestycji jw. należy uzgodnić z ZZM.
- 6. Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej projekt należy przedłożyć do uzgodnienia w tut. Jednostce.

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez:

Łukasz Pawlik

Z-ca Dyrektora

Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:

1786.4878.5460

Otrzymują:

1. Adresat
2. mbaranska@zdmk.krakow.pl
3. a/a



Kraków, 22 luty 2021r.

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA ZADANIA PN: „ROZBUDOWA ODCINKA UL. BOCHENKA OD UL. PODEDWORZE DO UL. SZPAKOWEJ”.

W odpowiedzi na pismo w sprawie warunków technicznych na odprowadzenie wód opadowych, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. Odprowadzenie wód z planowanej inwestycji można wykonać przez budowę kanału opadowego z włączeniem do istniejącej kanalizacji opadowej zlokalizowanej w ul. Bochenka zlokalizowanej m.in. na działce nr 69/34 obręb 61 Podgórze.

Projekt kanalizacji należy wykonać zgodnie z wytycznymi umieszczonymi na stronie internetowej pod adresem: kegw.krakow.pl/wytyczne-do-projektowania/.

Niezależnie od powyższego, ponieważ obecnie jednym z podstawowych zadań gospodarki wodnej na terenie m. Krakowa jest maksymalne spowalnianie odpływu wód ze zlewni i zwiększanie zdolności retencyjnej terenów, przy projektowaniu, zwłaszcza inwestycji lokalizowanych na terenach należących do gminy, należy je uwzględniać i dążyć do sprostania temu zadaniu jeżeli tylko jest to możliwe. Dla prawidłowego odwodnienia rozbudowywanego odcinka układu drogowego należy w miarę możliwości zastosować rozwiązania retencji i gospodarki wodami opadowymi takie jak: rowy chłonne, niecki filtracyjne, powierzchniowe zbiorniki infiltracyjno-retencyjne, stawy hydrofitowe, lokalne obniżenia z bioretencją itp. Nawierzchnię ewentualnych miejsc parkingowych projektować z warstw przepuszczalnych (betonowe płyty ażurowe, tłuczeń, ekokrata itp.). Sposób odwodnienia należy ująć w projekcie branży drogowej. W ramach adaptacji miasta do zmian klimatu bardzo ważne jest ograniczenie odprowadzania wód opadowych bezpośrednio do kanalizacji czy rowów. Zaleca się, by przy okazji powstania nowej inwestycji zaplanować sposób zatrzymania i retencionowania deszczówki na działce, czyli w miejscu powstawania opadu.

Jednocześnie zwraca się uwagę, iż możliwość odprowadzania wód deszczowych nie zwalnia projektanta z analizy prawa miejscowego dot. możliwości odprowadzania wody deszczowej wynikającej

z innych przepisów (miejscowe plany przestrzenne, strefy zagrożenia powodziowego, strefy ujęć wody pitnej, strefy osuwisk, strefy kąpielisk).

O wydanie szczegółowych warunków technicznych należy zwrócić się do KEGW przed przystąpieniem do prac projektowych.

Otrzymują:

1 x Adresat (bez zał)

1 x aa (WEU)

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

IR-04.7211.15.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ROZBUDOWY UL. BOCHENKA (NA ODCINKU OD UL. PODEDWORZE DO UL. SZPAKOWEJ)

W odpowiedzi wiadomość przesłaną drogą elektroniczną z adresu mbaranska@zdmk.krakow.pl 21 stycznia 2021 r. przedkładam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Ulicę należy projektować o parametrach klasy lokalnej.
- Szerokość pasa ruchu winna wynosić 2,75 m. Jeżeli przewiduje się kursowanie ul. Bochenka autobusów komunikacji miejskiej, szerokość pasów ruchu winna być dostosowana do parametrów autobusów, jednak nie więcej niż 3,25 m. Konieczne jest uzyskanie stanowiska Zarządu Transportu Publicznego w sprawie.
- Należy ustalić docelowe przeznaczenie fragmentu ul. Podedworze (na odcinku od przecięcia z ul. Bochenka w kierunku północno-zachodnim). W przypadku, gdy docelowo ma ona stanowić przebieg drogi publicznej, zasadne jest kształtowanie ww. przecięcia jako skrzyżowania.
- Należy przeanalizować możliwość zaprojektowania skrzyżowań (z ul. Podedworze oraz z ul. Sporną/ul. Szpakową) z wyniesioną tarczą skrzyżowania lub typu minirondo, uwzględniając fakt ewentualnego kursowania ulicą autobusu komunikacji miejskiej.
- Przecięcia ulicy z drogami wewnętrznymi (w tym z ul. Podedworze, jeśli nie przewiduje się jej docelowego przeznaczenia jako drogi publicznej) należy projektować jak zjazd.

W zakresie projektowania stanowisk postojowych.

- Preferuje się wyznaczenie stanowisk postojowych w zatoce.
- Stanowiska postojowe należy odsunąć na odległość min. 10 m od przejść dla pieszych, zjazdów oraz skrzyżowań, jak również zapewnić pole widoczności w ich rejonie.

- W rejonie łuku kołowego, po wewnętrznej jego stronie, dopuszcza się wyznaczenie stanowisk postojowych wyłącznie o równoległym sposobie parkowania; ma to na celu zapewnienie właściwej widoczności oraz umożliwić bezpieczne włączanie się parkujących pojazdów do ruchu.
- Przy projektowaniu zatok o prostopadłym lub ukośnym sposobie parkowania, konieczne jest zastosowanie rozwiązań zapewniających niezmnieszaną użytkową szerokość chodnika przez zwis zaparkowanego pojazdu. W tym celu należy (w podanej kolejności, od najbardziej do najmniej rekomendowanego):
 - oddzielić zatokę postojową od chodnika zieleńcem; lub
 - zastosować ograniczniki parkowania umieszczone w odległości 0,50 m od krawędzi zatoki (w postaci rozwiązania trwałego lub urządzeń brd); lub
 - zwiększyć szerokość chodnika o 0,50 m.
- 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.).

W zakresie infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu.

- Ulica winna posiadać obustronne chodniki o szerokościach dostosowanych do natężenia ruchu pieszego, jednak nie mniejszych niż 2,00 m.
- Ze względu na klasę ulicy, w tym na konieczność uspokojenia ruchu, należy nie projektować ścieżek rowerowych ani pieszo-rowerowych. Ruch rowerowy należy prowadzić na jezdni.
- W przypadku posiadanych możliwości terenowych, zaleca się zaprojektowanie chodnika odsuniętego od krawędzi jezdni poprzez zieleniec o szerokości nie mniejszej niż 1,00 m (zalecane nie mniej niż 2,00 m).
- W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
- Należy zachować ciągłość niwelety i nawierzchni chodnika na zjazdach.
- Przejścia dla pieszych należy wyznaczyć na wszystkich wlotach i wylotach skrzyżowań objętych zadaniem.
- Przejścia dla pieszych winny być wyposażone w wyspy azylu o szerokości co najmniej 2,50 m, chyba że zastosowano rozwiązanie skrzyżowania z wyniesioną tarczą.
- Konieczne jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia zapewniającego wzajemną widoczność pomiędzy kierującymi a pieszymi, w szczególności w okresie niedostatecznej widoczności. Oświetlenie to winno obejmować także obszar oczekiwania przed jezdnią oraz na wyspę azylu (jeśli dotyczy).

Ponadto.

- 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).

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

Z poważaniem,

Dyrektor Wydziału
Łukasz Gryga

Otrzymują:

- adresat
- Pani Magdalena Barańska (ZDMK IPR) – <mbaranska@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





**Zarząd Transportu
Publicznego
w Krakowie**

Kraków, dnia 2021-02-11

TA.464.24.2021

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

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania pn. „Rozbudowa odcinka ul. Bochenka od ul. Podedworze wraz z wybudowaniem chodnika dla mieszkańców oraz zatoczek parkingowych” w zakresie opracowania dokumentacji projektowej i uzyskania decyzji ZRID.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w związku mailem (data wpływu 21.01.2021 r.) dotyczącego warunków technicznych dla zadania pn. „Rozbudowa odcinka ul. Bochenka od ul. Podedworze wraz z wybudowaniem chodnika dla mieszkańców oraz zatoczek parkingowych” w zakresie opracowania dokumentacji projektowej i uzyskania decyzji ZRID dla poprawy bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców tutejsza jednostka proponuje:

- jezdnia na długości inwestycji winna mieć szerokość min. 6,5 m,
- projektowany odcinek objąć strefą ograniczonej prędkości TEMPO 30 (znak B-43),
- zaprojektować obustronne chodniki o minimalnej szerokości użytkowej 2 metry oddzielone od jezdni pasem zieleni,
- wyznaczyć sugerowane przejścia dla pieszych bez oznakowania znakami pionowymi i poziomymi,
- wprowadzić elementy uspokojenia ruchu (np. naprzemienne miejsca postojowe, progi wyspowe),
- projektowane zatoki postojowe oddalić od miejsc w których piesi mogą przekraczać jezdnię aby zapewnić odpowiednią widoczność w punktach kolizji przy sugerowanych przejściach dla pieszych,
- zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego opracowaniem,
- należy zapewnić spójność rozwiązań projektowych na połączeniu projektowanego chodnika z istniejącą infrastrukturą,
- usunąć ewentualne kolizje z istniejącym uzbrojeniem oraz skoordynować projekt z projektem pn. „Budowa drogi łączącej ul. Bochenka z ul. Szpakową /Podedworze w Krakowie wraz z oświetleniem, odprowadzeniem wód opadowych, infrastrukturą podziemną wod – kan, sanit., opadową i zasilaniem energetycznym oraz zjazdem z ul. Podedworze”,
- projekt powinien uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, powołanego Zarządzeniem Nr 2376/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20.09.2019 r.

Sprawę prowadzi:
Artur Rusinek – Dział Mobilności Aktywnej
nr tel.: 515 008 832

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x aa.

Artur Rusinek
Artur Rusinek
Dział Mobilności Aktywnej

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

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