

ZAKRES RZECZOWY

I. Przedmiot zamówienia publicznego:

zadanie inwestycyjne pn.: Opracowanie koncepcji budowy ul. Nowa Bartla od ul. Zawilej do ronda zlokalizowanego za pętlą autobusową Kliny-Zacisze w orientacyjnym miejscu wskazanym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Kliny - Południe (koncepcja obejmuje swym zakresem od południowej strony ronda, a od północnej skrzyżowanie ulicy Zawilej z ulicami Nowej Bartla i Borkowskiej).

- Należy wykonać minimum dwa warianty koncepcji
- Należy wykonać analizę finansową opracowania dokumentacji projektowej oraz realizacji robót budowlanych
- Należy uzyskać pozytywną opinię Zarządu Dróg Miasta Krakowa.

Przedmiot zamówienia należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami – ustawami i rozporządzeniami, w szczególności:

- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. 2013 poz. 1129).
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. 2004 nr 19 poz. 177).
- Ustawą z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne (tekst jednolity Dz. U. 2020 poz. 310)
- Ustawą z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (Dz.U. 2020 poz. 1333 z późn. zm)
- Ustawą z dnia 21.03.1985r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2020 poz. 470 z późn. zm).
- Ustawą z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 293);
- Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. 2020 poz. 1609).
- Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. 2012r., poz. 463).
- Ustawą z dnia 09.06.2011 – Prawo geologiczne i górnicze (tekst jednolity Dz. U. 2020 poz. 1046).
- Ustawą z dnia 03.10.2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 283)
- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124 z późn. zm.)
- Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2020 poz. 1363).
- Zarządzeniem nr 117/2019 Dyrektora Zarządu Dróg Miasta Krakowa z dnia 6 września 2019r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wytycznych w zakresie projektowania infrastruktury w ramach zadań realizowanych przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa.
- Zarządzeniem nr 43/2021 Dyrektora Zarządu Dróg Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2021 r. w sprawie wprowadzenia wytycznych dotyczących przeprowadzania konsultacji społecznych w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa.
- Ustawą z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2019 poz. 1815)
- Uchwałą nr XXXIV/886/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 stycznia 2020 r. w sprawie ochrony drzew na terenie Gminy Miejskiej Kraków.
- Uchwałą nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz z Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji.

II. Zakres szczegółowy zamówienia:

Opracowanie minimum dwuwariantowej koncepcji **budowy ul. Nowa Bartla od ul. Zawilej do ronda zlokalizowanego za pętlą autobusową Kliny-Zacisze w orientacyjnym miejscu wskazanym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Kliny - Południe (koncepcja obejmuje swym zakresem od południowej strony rondo, a od północnej skrzyżowanie ulicy Zawilej z ulicami Nowej Bartla i Borkowskiej)** przedstawiającej analizę porównawczą wariantów wraz z propozycją optymalnego wariantu z punktu widzenia istniejących uwarunkowań oraz potrzeb o takim stopniu szczegółowości, aby rozwiązania przyjęte na etapie koncepcji stanowiły docelowe rozwiązania sytuacyjne dla projektu budowlanego.

- 1) Opracowanie koncepcji należy wykonać **z podziałem na branże.**
- 2) Pozyskanie warunków branżowych od operatorów mediów i przedstawienie rozwiązań kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym uzbrojeniem.
- 3) Uzyskanie wymaganych opinii właściwej Rady Dzielnicy.
- 4) Unikanie w opracowaniu rozwiązań projektowych, które stanowiłyby bariery architektoniczne dla osób niepełnosprawnych oraz uzyskanie pozytywnej opinii Zespołu Konsultacyjnego ds. dostępności Infrastruktury Miejskiej Do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa (ul. Dekerta 24, 30-703 Kraków).
- 5) Uzyskanie pozytywnej opinii Audytu Rowerowego. W rozwiązaniach stosować aktualne standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej.
- 6) Wykonanie analizy ruchu drogowego ciągu ul. Zawilej i projektowanej ul. Nowa Bartla
- 7) Uzyskanie opinii ZDMK, ZTP, Miejskiego Inżyniera Ruchu dla każdego wariantu.
- 8) Pobranie mapy zasadniczej z zasobu geodezyjnego.
- 9) W razie konieczności wykonanie pomiarów uzupełniających na mapach (celem zapewnienia szczegółowości rozwiązań).
- 10) Pozyskanie mapy ewidencji gruntów (1 egzemplarz dla ZDMK) z klauzulą aktualności z czytelnymi numerami wszystkich działek wchodzących w skład inwestycji – „czystą” tj. bez wrysowanego zajęcia terenu.
- 11) Opracowanie mapy ewidencji gruntów z naniesioną (na czerwono) zajętością terenu pod projektowaną inwestycję z uwzględnieniem przebiegu tras uzbrojenia podziemnego, zróżnicowanych kolorystycznie.
- 12) Sporządzenie pełnego opisu stanu istniejącego wraz z dokumentacją fotograficzną przed przystąpieniem do wykonywania prac projektowych.
- 13) Uzyskanie wszelkich niezbędnych warunków, wytycznych i opinii branżowych, m. in. z: ZDMK, KEGW, ZTP, MIR, Rady Dzielnicy, ZZM, WMK, TAURON, Polskiej Spółki Gazownictwa, ORANGE, MPEC.....etc. Dotychczas zebrane warunki techniczne dotyczyły odcinka projektowanej drogi od ul. Zawilej do skrzyżowania z ul. Korpala. Uaktualnienie warunków i opinii musi dotyczyć odcinka ul. Nowa Bartla od skrzyżowania z ul. Zawilą do ronda (włącznie) którego orientacyjna lokalizacja wskazana jest w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Kliny - Południe
- 14) Sporządzenie tabelarycznego zestawienia numerów działek, w które występuje wejście, z wyszczególnieniem dla nich wykazu właścicieli, współwłaścicieli, rodzaju wejścia i zajęcia terenu.
- 15) Ustalenie geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych wraz z kategorią geotechniczną obiektu.
- 16) Opracowanie operatu dendrologicznego z godnie z Uchwałą nr XXXIV/886/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 stycznia 2020 r. w sprawie ochrony drzew na terenie Gminy Miejskiej Kraków, ze wskazaniem szczególnie wartościowych okazów lub obszarów zieleni i zaleceniami dotyczącymi uniknięcia kolizji z planowaną inwestycją.
- 17) W razie kolizji z istniejącą zielenią - opracowanie **inwentaryzacji zieleni** z gospodarką szatą roślinną (zestawieniem drzew i krzewów do wycinki) w formie opisowej i graficznej na kopii aktualnej mapy zasadniczej obejmującej projekt zagospodarowania terenu ze wskazaniem zaistniałej kolizji z zielenią.

- 18) Wrysowanie na planie sytuacyjnym i na przekrojach typowych rozmieszczenie uzbrojenia projektowanego i istniejącego.
- 19) Pozyskanie aktualnych wypisów z rejestru gruntów (ważność 3 miesiące).
- 20) Sporządzenie wskaźnikowego określenia kosztów realizacji inwestycji, w rozbiu na branże wraz z podaniem zakresu ilościowego i wyceny projektu budowlanego; koszty podać odrębnie dla każdego wariantu koncepcji.
- 21) W przypadku wyjścia z projektowaną infrastrukturą poza obszar docelowego pasa drogowego, należy przewidzieć wykonanie projektu przywrócenia terenu do stanu istniejącego.
- 22) Przeprowadzenie konsultacji społecznych zgodnych z Zarządzeniem Dyrektora Zarządu Dróg Miasta Krakowa dot. przeprowadzania konsultacji społecznych.
- 23) Wskazać na podstawie jakiej decyzji będą realizowane prace budowlane (PNB, ZRID, Zgłoszenie...) oraz przeanalizować jakie inne decyzje będą niezbędne do zrealizowania robót budowlanych.

III. Warunki realizacji prac:

Termin realizacji zamówienia: do 6 miesięcy od daty podpisania umowy

- przekazanie kompletu opracowań, z pozyskanymi warunkami, opiniami, uzgodnieniami, zgodnie z zakresem rzeczowym.

Przekazanie i odbiór przedmiotu zamówienia odbędzie się na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego i oświadczenia Projektanta o kompletności koncepcji oraz o tym, że koncepcja została wykonana zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami, normami i jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

- Mapa ewidencji gruntów z naniesionymi projektowanymi elementami zagospodarowania winna być w każdym egzemplarzu podpisana przez projektanta wraz z oryginalną pieczęcią.
- Przy odbiorze końcowym przedstawić zestawienie opracowanych dokumentacji oraz uzyskanych warunków, opinii i uzgodnień (i innych dokumentów); **przekazać wszystkie uzyskane warunki, opinie, uzgodnienia w oryginale do ZDMK w osobnej tecze.**
- **Wszelkie opłaty za pozyskiwane decyzje, uzgodnienia, opinie ponosi Projektant.**
- Na wezwanie Zamawiającego Wykonawca zobowiązany jest przedstawić stan zaawansowania prac projektowych (również na nośniku cyfrowym w formacie *.dwg, *.pdf).
- Wykonawca zobowiązany jest do comiesięcznego przedstawiania raportu z realizacji prac projektowych w formie pisemnej lub na e-mail osoby prowadzącej.
- Oferent dostarczy wycenę wraz z obowiązującym podatkiem VAT.
- Wybrany Wykonawca dostarczy przed podpisaniem umowy wycenę szacunkową.
- Wycena winna zawiera oświadczenie projektanta, że obejmuje cały zakres przedmiotu zamówienia.
- Projektant jest zobowiązany przesłać/przekazywać do ZDMK- do wiadomości, potwierdzenia złożenia wszystkich dokumentów do organu administracji publicznej i do gestorów sieci w terminie: do jednego dnia od daty złożenia
- Wszystkie dokumenty składane w wersji papierowej do ZDMK projektant zobowiązany jest przysyłać również na e-mail do osoby prowadzącej w terminie: do jednego dnia od daty złożenia
- Wszystkie dokumenty składane do ZDMK muszą być oznaczone stroną tytułową wg Załącznika nr 1 do Zakresu rzeczowego;
- **Wszystkie opinie, uzgodnienia, warunki przekazane do ZDMK w ramach odbioru dokumentacji, opatrzone datą ważności przekazania do Zamawiającego muszą mieć datę ważności, nie krótszą niż 8 miesięcy licząc od dnia przekazania dokumentacji**

IV. Forma opracowania dokumentacji do przekazania Zamawiającemu

a) w formie opisowej i graficznej:

- wariantowa koncepcja wielobranżowa, z rozdziałem na branże, wraz z uzyskanymi warunkami i opiniami, uzgodnieniem ZDMK (oryginały) oraz wariant wynikowy – po 2 egz.

- wycena szacunkowa realizacji dla każdego wariantu z rozdziałem na branże - 2 egz.
- mapa ewidencji gruntów z klauzulą aktualności z czytelnymi numerami wszystkich działek „czysta” - 1 egz.
- wypisy z rejestru gruntów - 1 komplet
- opis stanu istniejącego wraz z dokumentacją fotograficzną - 2 egz.
- analiza ruchu - 2 egz.
- ustalenie geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych - 4 egz.
- inwentaryzacja zieleni i operat dendrologiczny - 4 egz.

b) na nośniku cyfrowym: 2 egz.

- mapa z zasobu geodezyjnego
- opis stanu istniejącego wraz z dokumentacją fotograficzną (przed rozpoczęciem prac projektowych), oraz analiza ruchu - w formacie Word 97 lub późniejszy (*.doc, *.jpg i *.pdf)
- opis techniczny w formacie Word 97 lub późniejszy (*.doc i *.pdf)
- wariantowa koncepcja w formie cyfrowej i wariant wynikowy (w formacie *.dwg - wersja edytowalna i *.pdf)
- wycena szacunkowa realizacji dla każdego wariantu z rozdziałem na branże (*.pdf)
- kopie (skany) pozyskanych warunków, opinii i innych dokumentów formalno-prawnych
- ustalenie geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (*.doc i *.pdf)
- inwentaryzacja zieleni i operat dendrologiczny (*.doc i *.pdf)

Uwaga:

Ilość przekazanych opracowań do Zamawiającego nie obejmuje ilości opracowań koniecznych do uzyskania opinii, warunków.

Koncepcja budowy ul. Nowa Bartła od ul. Zawilej do ronda (włącznie) zlokalizowanego za pętlą autobusową Kliny-Zacisze w orientacyjnym miejscu wskazanym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Kliny - Południe (koncepcja obejmuje swym zakresem od południowej strony ronda, a od północnej skrzyżowanie ulicy Zawilej z ulicami Nowej Bartła i Borkowskiej) musi być projektowana w koordynacji z projektowaniem koncepcji poprawy komunikacji w ciągu ulicy Zawilej poprzez rozbudowę skrzyżowań ulicy Zawilej z ulicami Koberzyńską, Komuny Paryskiej, Skośną i Borkowską (skrzyżowanie z uwzględnieniem projektowanej ulicy Nowa Bartła).

Wszystkie warianty koncepcji muszą zawierać rezerwę terenu pod planowaną w przyszłości budowę linii tramwajowej.

Wszelkich informacji udziela:

Krzysztof Płaziński (sprawy techniczne) tel. 12 616 73 31

Krzysztof Płaziński

Od: Michał Skrzypiec [mskrzypiec@zdmk.krakow.pl]
Wysłano: 22 kwietnia 2021 09:31
Do: 'Krzysztof Płaziński'
Temat: RE: zakres rzeczowy i warunki dla Nowej Bartla po przedłużeniu inwestycji do ronda wskazanego w planie Kliny Południe

akceptuje

Pozdrawiam,

Michał Skrzypiec
Kierownik Działu Przygotowania Inwestycji
tel: +48 12 616 7230
kom: +48 514 823 716
e-mail: mskrzypiec@zdmk.krakow.pl



**Zarząd Dróg
Miasta Krakowa**

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

From: Krzysztof Płaziński <kplazinski@zdmk.krakow.pl>
Sent: Wednesday, April 21, 2021 1:53 PM
To: 'Michał Skrzypiec' <mskrzypiec@zdmk.krakow.pl>
Subject: FW: zakres rzeczowy i warunki dla Nowej Bartla po przedłużeniu inwestycji do ronda wskazanego w planie Kliny Południe

Warunki już były zaakceptowane i na ich bazie – kolorem żółtym oznaczyłem tło gdzie podmieniałem nazwę, bądź coś dodawałem, albo coś wykreśliłem (w jednym miejscu w warunkach)

Proszę o akceptację – a poniżej pozytywna opinia Iwonki

Z poważaniem

Krzysztof Płaziński

Dział Przygotowania Inwestycji



**Zarząd Dróg
Miasta Krakowa**

ul. Centralna 53, 31-586 Kraków
tel. 12 616-73-31; pok. 223

From: Iwona Janowska [<mailto:ijanowska@zdmk.krakow.pl>]
Sent: Wednesday, April 21, 2021 1:39 PM
To: 'Krzysztof Płaziński'
Subject: RE: zakres rzeczowy i warunki dla Nowej Bartla po przedłużeniu inwestycji do ronda wskazanego w planie Kliny Południe

Nie mam uwag.

Z poważaniem

Iwona Janowska

Dział Przygotowania Inwestycji



**Zarząd Dróg
Miasta Krakowa**

ul. Centralna 53, 31-586 Kraków
tel. 12 616-75-87; pok. 221

From: Krzysztof Płaziński <kplazinski@zdmk.krakow.pl>

Sent: Wednesday, April 21, 2021 12:52 PM

To: 'Iwona Janowska' <ijanowska@zdmk.krakow.pl>

Subject: zakres rzeczowy i warunki dla Nowej Bartla po przedłużeniu inwestycji do ronda wskazanego w planie Kliny Południe

Iwonko zanim wyślę Michałowi chciałem jeszcze Ciebie prosić o akceptację

Warunki już były zaakceptowane i na ich bazie – kolorem żółtym oznaczyłem tło gdzie podmieniałem nazwę, bądź coś dodawałem, albo coś wykreśliłem (w jednym miejscu w warunkach)

Z poważaniem

Krzysztof Płaziński

Dział Przygotowania Inwestycji



**Zarząd Dróg
Miasta Krakowa**

ul. Centralna 53, 31-586 Kraków
tel. 12 616-73-31; pok. 223



IPR.452.41.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych/wytycznych dla planowanego zadania Opracowanie koncepcji budowy ul. Nowa Bartla od ul. Zawitej do ronda zlokalizowanego za pętlą autobusową Kliny-Zacisze w orientacyjnym miejscu wskazanym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Kliny - Południe (konceptcja obejmuje swym zakresem od południowej strony ronda, a od północnej skrzyżowanie ulicy Zawitej z ulicami Nowej Bartla i Borkowskiej).

Zarząd Dróg Miasta Krakowa, po zasięgnięciu opinii wewnętrznych oraz opinii innych jednostek, podaje następujące warunki techniczne/wytyczne dla przedmiotowego zadania na odcinku od skrzyżowania ul. Nowa Bartla z ul. Zawitą do skrzyżowania ul. Nowa Bartla z ul. Korpala w zakresie branży drogowej:

1. W rejonie inwestycji obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Kliny Południe zatwierdzonego Uchwałą Nr LXVI/849/09 Rady Miasta Krakowa z dnia 18 marca 2009r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego Nr 189, poz. 1336 z dnia 16 kwietnia 2009r.) ze zm.
Ulica Nowa Bartla oznaczona jest w w/w planie symbolem KDZ.4 - droga publiczna klasy zbiorczej.
2. Dokumentację projektową należy opracować zgodnie z zapisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016r. poz. 124 ze zm.).
3. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności i przejezdności.
4. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić ewentualną przebudowę istniejących zjazdów i dojazdów.
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.
6. Należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne.
7. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
8. W zakresie ewentualnych podpisanych umów na realizację inwestycji drogowych w związku z planowanymi inwestycjami niedrogowymi należy zwrócić się do Działu Umów Inwestorskich tut. Zarządu.
9. Geometria układu drogowego w tym skrzyżowań, winna być opracowana przy uwzględnieniu docelowego obciążenia ruchem. Nawierzchnię jezdni zaprojektować dla ruchu min. KR 4. W rozwiązaniach projektowych należy uwzględnić:
 - Powiązanie z realizowanymi i planowanymi/projektowanymi w analizowanym obszarze inwestycjami GMK.
 - Ustalenia opracowań planistycznych m. Krakowa w tym:
 - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania m. Krakowa (Zawita jest drogą klasy Z)

- ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kliny Południe” (wg w/w mpzp - ul. Korpala określona jako droga KDD.2; rezerwa dla ul. Bartła Nowej- jako droga KDZ.4);
 - ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kliny Gadowskiego II” (ul. Krygowskiego –określona jak droga 2KDL; ul. Korpala – po wschodniej stronie ul. Bartła- jako droga 3KDL;)
10. Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego/rowerowego z uwzględnieniem dogodnych dojazdów do peronów autobusowych. W sąsiedztwie przejść / przejazdów rowerowych zapewnić azyle dla pieszych i rowerzystów o normatywnych parametrach (z uwzględnieniem m. innymi skrajni drogowych). Szerokość ciągów pieszych dostosować do natężeń ruchu pieszych. W obszarach przecinania się ruchu pieszego i rowerowego, zapewnić normatywne szerokości chodników, dostosowane do potrzeb obsługi pieszych. Rozwiązania w zakresie ruchu pieszych winny być ponadto dostosowane do potrzeb ruchu osób niepełnosprawnych. Projekt winien uzyskać opinię Zespołu Konsultacyjnego do spraw Dostępności Infrastruktury do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych (działającego przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa).
 11. Zakresem opracowania proj. ulicy Nowej Bartła, w tym skrzyżowań z ul. Zawitą, ul. Krygowskiego i ul. Korpala, należy objąć obszar zapewniający prawidłowe dowiązanie do stanu istniejącego, przy uwzględnieniu normatywnych, parametrów technicznych elementów układu drogowego i prawidłowych warunków odwodnienia drogi i terenu przyległego. Rozwiązania przyjąć przy uwzględnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z uwagi na to, że planowane skrzyżowanie ul. Zawitej z ul. Nowa Bartła zlokalizowane jest w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania ulic Zawitą/Borkowska, wskazane jest zapewnienie koordynacji rozwiązań przedmiotowej inwestycji pn. „Budowa ul. Nowej Bartła” z inwestycją pn. „Poprawa komunikacji w ciągu ul. Zawitej poprzez rozbudowę skrzyżowań na odcinku od ul. Kobierzyńskiej do ul. Żywieckiej” (uwzględniając prawidłowe rozwiązania w całym obszarze oddziaływania skrzyżowań).
Zebrane warunki techniczne dotyczą odcinka projektowanej drogi od ul. Zawitej do skrzyżowania z ul. Korpala. Przy wykonywaniu koncepcji należy uaktualnić warunki i opinie aby dotyczyły one odcinka ul. Nowa Bartła od skrzyżowania z ul. Zawitą do ronda (włącznie) którego orientacyjna lokalizacja wskazana jest w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Kliny – Południe (dotyczy warunków/opinii z ZDMK, KEGW, ZTP, MIR, Rady Dzielnicy, ZZM, WMK, TAURON, Polskiej Spółki Gazownictwa, ORANGE, MPEC.....etc.). Ponadto w rejonie ronda należy przeanalizować planowany zgodnie z miejscowym planem Kliny – Południe układ drogowy i uwzględnić wszystkie zjazdy i włączenia do ruchu.
 12. W dokumentacji projektowej wskazane jest uwzględnienie ew. korekt istniejącego układu drogowego (w tym jego przebudowa/ rozbudowa) w niezbędnym zakresie, dla zapewnienia prawidłowego dowiązania do stanu istniejącego i normatywnych parametrów docelowego układu drogowego.
 13. Dla proj. elementów układu drogowego (w tym jezdni ulic; ciągów pieszych; infrastruktury rowerowej; obiektów inżynierskich) należy zapewnić normatywne parametry techniczne (m. innymi pochylenia podłużne, poprzeczne, skrajnie ruchu pieszego i rowerowego, warunki widoczności, przejezdności) zgodnie z wymogami Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124 z późn. zmianami), Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000r. nr 63 poz. 735 z późn. zmianami) oraz obowiązujących Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa. Opinia w zakresie przejazdów rowerowych (w szczególności w obszarach skrzyżowań) powinna być wydana przez MIR oraz ZTP.
 14. Rozwiązania techniczne należy projektować z zapewnieniem warunków brd - w tym warunków widoczności (między innymi w sąsiedztwie obiektów inżynierskich; ew.

- ekranów akustycznych), przejezdności oraz doświetlenia przejść/przejazdów rowerowych. W zakresie ew. wprowadzenia elementów uspokojenia ruchu w obszarze objętym opracowaniem, wskazane jest uzyskanie opinii MIR, ZTP.
15. W rejonach peronów KMK, ścieżki rowerowe i ciągi pieszce powinny być projektowane poza obszarem peronów, za wiatami autobusowymi.
 16. Dla chodników należy stosować nawierzchnie bezfazowe. Rozwiązania techniczne winny być projektowane z zapewnieniem dogodnych warunków ruchu osób niepełnosprawnych, z zastosowaniem m. innymi: obniżenia krawężników na przejściach dla pieszych do 2cm; na peronach przystankowych, przejściach dla pieszych, w rejonach ew. schodów/pochylni - pasów medialnych (z rowkowymi pasami naprowadzającymi w niezbędnym zakresie); na peronach KMK - krawężników typu Cassel Kerb. Konstrukcja nawierzchni ścieżek i przejazdów rowerowych, winna być projektowana zgodnie ze Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej. Konstrukcje nawierzchni należy projektować przy uwzględnieniu planowanych obciążeń ruchem, istniejących warunków wodno-gruntowych, zachowaniu warunków mrozoodporności i prawidłowego dowiązania do istniejących konstrukcji dróg.
 17. Odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych w/w Rozporządzenia wymagają uzyskania zgody właściwego w sprawie Ministra.
 18. Należy zastosować rozwiązania zapewniające minimalizację oddziaływania uciążliwości komunikacyjnych na przyległe tereny. W przypadku konieczności zaprojektowania ekranów akustycznych, należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności i oświetlenie docelowych elementów drogi w ich sąsiedztwie (np. chodników, ddr lokalizowanych za ekranami).
 19. W przypadku ingerencji w obszary objęte gwarancją, wymagane jest przejęcie gwarancji na elementy pasa drogowego w niezbędnym zakresie, w porozumieniu/ustaleniach z Wykonawcami robót w tych obszarach oraz Inwestorami (przy uwzględnieniu konieczności zachowania trwałości projektów wynikających z warunków programów dofinansowania inwestycji, np. dofinansowania unijnego).
 20. Ponadto należy uwzględnić rozwiązanie kolizji branżowych (na podstawie warunków uzyskanych od właścicieli/użytkowników/zarządcy infrastruktury) oraz kolizji z zielenią. W zakresie potoku Rzewny należy uzyskać opinię jego zarządcy tj. Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie”. Należy zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową, przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych oraz skrajni dla ruchu rowerowego. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0.5m. Ponadto należy zapewnić bezpieczną odległość od drzew i krzewów (dla ochrony przed ewentualnymi uszkodzeniami).
 21. W związku z nowelizacją ustawy z dnia 7 maja 2010r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych 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. Należy spełnić następujące warunki:
 - 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 .
 - Zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji.
 - Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m
 - Pod nowo budowaną drogą, należy zaprojektować kanały technologiczne przepustowe zakończone studniami kablowymi (jako odejścia od głównej trasy kanału technologicznego).
 - 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.
22. Nowoprojektowane obiekty inżynierskie : mosty, przepusty - powinny mieć światło przyjęte w oparciu o obliczenia hydrauliczne wykonane na podst. Załącznika 1 do Rozporządzenia MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie
23. Klasę obciążeń dla nowoprojektowanych obiektów inżynierskich należy przyjąć w oparciu o Załącznik 2 Rozporządzenia MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.
24. Wykonawca 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 (Dz. U. nr 177 poz. 1729 z późn. zm.). Na wykonawcy ciążył będzie obowiązek uzyskania zatwierdzenia ww. projektu przez organ zarządzający ruchem. 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 (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z późn. zm.). Należy zastosować następujące warunki dot. oznakowania:
- Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 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.
 - 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/
 - 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.
 - Tarcze znaków należy wyposażać 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.
 - Każdy znak drogowy (tarcza, tabliczka i tablica) ma posiadać na tylnej powierzchni:
 - a) typ folii,
 - b) miesiąc i rok produkcji,
 - c) nazwę, znak handlowy i inne oznaczenia identyfikujące producenta lub dostawcę jeśli nie jest producentem,
 - d) numer umowy na podstawie której oznakowanie zostało wbudowane
 - e) znak budowlany B
 - Słupki z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie, grubość ścianki min. od 2,9 do 3,2 mm, powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana.
 - Na nowej nawierzchni (przed upływem 1 miesiąca) należy wykonać docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowe (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.
 - Technologie wykonania oznakowania poziomego na ścieżce rowerowej należy uzgodnić z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie.
 - Jeżeli ww. Zarząd nie określi warunku to oznakowanie poziome należy wykonać w technologii REMO2000 flex lub równoważnej.
 - Każdy słupek przeszkodowy (konstrukcyjny) do U-5, słupek pod tablicę U-6 na projektowanych wyspach mają zostać zamocowane w fundamencie stalowym pod znaki drogowe tzw. gniazda do łatwego montażu.
 - Nie dopuszcza się montażu słupków pod znaki oraz słupków blokujących w wydzielonym terenie zielonym, klombie który jest przeważnie zlokalizowany w ciągu pieszym.
25. 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.
 26. Przekrój ulicy powinien być jednojezdniowy z jednym pasem ruchu w każdym kierunku (1x2). Szerokość pasa ruchu winna wynosić 3,25m.
 27. Układ uliczny, w tym skrzyżowania (w szczególności ich kształt oraz rozkład ruchu na pasy), należy projektować w oparciu o prognozę ruchu uwzględniającą natężenia ruchu na dzień oddania inwestycji do użytku oraz 10-letni horyzont czasowy.
 28. Dopuszcza się wyznaczenie środkowego pasa manewrowego, jeżeli będzie to uzasadnione koniecznością obsługi przyległego zagospodarowania. Szerokość tego pasa winna wynosić nie mniej niż 2,75 m i nie więcej niż 3,00 m.
 29. Należy przeanalizować sposób kształtowania zespołu skrzyżowań ul. Nowej Bartla: z ul. Krygowskiego oraz z ul. Korpala. Nie należy rozpatrywać tych skrzyżowań oddzielnie. Kształtując geometrię ww. zespołu skrzyżowań należy mieć na względzie konieczność zapewnienia prawidłowej obsługi ul. Babinicza.
 30. Skrzyżowanie przedmiotowej ulicy z ul. Zawiałą należy projektować w powiązaniu ze skrzyżowaniem ul. Zawiałej z ul. Borkowską. Rekomenduje się zaprojektowanie skrzyżowania typu „nerka”, obejmujące: ul. Zawiałą, ul. Nową Bartla i ul. Borkowską.
 31. Należy przeanalizować zasadność wyznaczenia stanowisk postojowych. W przypadku ich zaprojektowania:
 - należy je odsunąć na odległość min 10 m od przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów oraz skrzyżowań, jak również zapewnić pole widoczności w ich rejonie;
 - winny być projektowane w sposób nieograniczający widoczność na zjazdach;
 - z uwagi na klasę ulicy, dopuszcza się wyłącznie zaprojektowanie zatok o równoległym sposobie parkowania;
 - 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. 470z późn. zm.).
 32. Przecięcia ulicy z drogami wewnętrznymi należy projektować jak zjazdy.
 33. 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;

▪ ścieżki rowerowe o parametrach wskazanych przez Zarząd Transportu Publicznego.

Chodniki, ścieżki rowerowe oraz ewentualne ścieżki pieszo-rowerowe winny być odsunięte od jezdni. Rozwiązaniem rekomendowanym jest oddzielenie ww. elementów od 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 nawierzchni chodnika i ścieżki rowerowej na zjazdach.

34. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów:

- należy wyznaczyć na wszystkich wlotach i wylotach skrzyżowań objętych zadaniem;
- winny być wyposażone w wyspy azylu o szerokości co najmniej 2,50 m;
- 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 oraz na wyspie azylu.

35. Na etapie realizacji w harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej (docelowej) oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).

36. Przekrój ulicy należy projektować z dostosowaniem do przekroju i przepustowości odcinków oraz skrzyżowań, do których jest włączana. Należy przy tym uwzględnić realizację linii tramwajowej w ciągu ul. Nowej Bartla.

Lokalizacja linii tramwajowej w przekroju poprzecznym ulicy (w pasie dzielącym, po stronie wschodniej, po stronie zachodniej) winna podlegać wariantowaniu z uwzględnieniem następujących czynników.

Wpływ linii tramwajowej na funkcjonowanie skrzyżowań oraz odcinków ulic w przypadku przecięcia ich linią tramwajową, jak również na obsługę zagospodarowania.

Rozwiązania geometryczne i techniczne powinny zapewniać minimalizację dojazdów pieszych pomiędzy przystankami a przyległym zagospodarowaniem.

Podstawą do wyznaczenia dokładnych lokalizacji przystanków winna być analiza dojazdów pieszych uwzględniająca istniejące i projektowane przeszkody terenowe, jak również czas oczekiwania na przejście przez jezdnie.

37. Konieczna jest analiza połączenia rezerwy terenu pod tramwaj z istniejącą siecią tramwajową oraz możliwość zawracania tramwajów.

38. Dopuszcza się etapowanie zadania:

- etap pierwszy – bez realizacji linii tramwajowej;
- etap drugi – z realizacją linii tramwajowej.

39. Koncepcja po jej wykonaniu musi zostać pozytywnie zaopiniowana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa

40. Pozostałe warunki techniczne/wytyczne:

- Warunki techniczne KEGW z 25.01.2021 r. znak: WEU.461.1.32.2021
- Pismo ZTP z 4.02.2021 r. znak: TT.421.2.2021
- Pismo Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK z 3.03.2021 r. znak: GK-02.720.17.2021.PP

Do materiałów dołączono mapę poglądową z naniesionym przebiegiem inwestycji.

Otrzymują:

- 1 x Adresat
- 1 x aa IP

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

Główny Specjalista

Krzysztof Błaziński