



TT.421.1.2021

Kraków, dnia **05 LUT. 2021**

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

[e-mail: sekretariat@zdmk.krakow.pl]

Dotyczy: wydania warunków dla zadania inwestycyjnego pn.. „Poprawa komunikacji w ciągu ul. Zawilej poprzez przebudowę skrzyżowań na odcinku od ul. Kobierzyńskiej do ul. Żywieckiej”

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w odpowiedzi na korespondencję elektroniczną z dn. 13.01.2021 r. przekazuje następujące informacje.

W zakresie organizacji transportu:

- w ciągu ul. Zawilej prowadzony jest ruch pojazdów Komunikacji Miejskiej w Krakowie, w związku z powyższym projektowane skrzyżowania należy dostosować do dogodnego prowadzenia linii KMK;
- geometria układu drogowego winna być dostosowana do trajektorii autobusów KMK, w szczególności w zakresie szerokości pasów ruchu, promieni łuków etc. W przypadku projektowania rond minimalny promień zewnętrzny do dogodnego prowadzenia ruchu autobusów to promień rzędu ok. 32 m;
- dla projektowanych rozwiązań należy wykonać i przedstawić analizy przejezdności dla autobusów standardowych i przegubowych;
- w przypadku konieczności ingerencji w perony przystankowe:
 - minimalna długość krawędzi peronowej to 20 m;
 - wyjściowa szerokość do projektowania peronów przystankowych to 3,5 m – ewentualne odstępstwa należy zaopiniować w ZTP w celu ustalenia optymalnego rozwiązania;
 - krawędź peronową należy wykonywać z krawężników typu kassel kerb o odkryciu w wysokości 18 cm,;
 - ciągi pieszce należy prowadzić poza peronami przystankowymi. Na peronach przystankowych nie należy lokalizować przeszkód i elementów utrudniających wymianę pasażerską;
 - perony przystankowe powinny być wykonane w sposób jednolity, tzn. w przypadku ingerencji pracami należy objąć cały peron w celu dostosowania go do niniejszych wymagań;
 - nawierzchnię przystanków należy wykonać z betonu cementowego zbrojonego, w kolorze czerwonym;
 - na peronach przystankowych należy przewidzieć wiaty;
 - przystanki należy lokalizować na odcinkach prostych;
- projekty skrzyżowań należy przedstawić do zaopiniowania do ZTP.


W zakresie mobilności aktywnej należy:

- uzyskać 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.;
- projektować elementy infrastruktury rowerowej 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.;
- zaprojektować skomunikowanie istniejącej infrastruktury pieszej i rowerowej z projektowaną ze aby zapewnić funkcjonalność użytkowania i bezpieczeństwo dla niechronionych uczestników ruchu ze szczególnym uwzględnieniem skrzyżowań i zjazdów;
- zaprojektować skrzyżowania o ruchu okrężnym aby uniknąć punktów kolizji ruchu pieszego i rowerowego z ruchem pojazdów samochodowych oraz zapewniając dogodne warunki widoczności pomiędzy wszystkimi uczestnikami ruchu;
- zwrócić uwagę aby ekrany akustyczne nie pogarszały warunków widoczności pomiędzy ruchem pojazdów, rowerzystów i pieszych jeżeli będą projektowane;
- wzdłuż ul. Zawilej projektować obustronną dwukierunkową infrastrukturę pieszą i rowerową z pasem zieleni izolacyjnej od strony jezdni dla zapewnienia bezpieczeństwa i funkcjonalności użytkowania przez niechronionych użytkowników dróg. Należy dowiązać projektowaną infrastrukturę rowerową wzdłuż ul. Zawilej do ruchu ogólnego na jezdnie dróg o niższej klasie przed skrzyżowaniami w obu kierunkach;
- projektować minimalną szerokość użytkową 2,5 m dwukierunkowych dróg rowerowych oraz minimalną szerokość użytkową 2 m chodników;
- przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe należy projektować bez sygnalizacji świetlnej tylko przez jeden pas ruchu w jednym kierunku, przez więcej niż jeden pas ruchu w danym kierunku należy do przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych zastosować sygnalizację świetlną;
- rozważyć uwzględnienie dokumentacji opiniowanej w ramach Audytu rowerowego dla projektu „Koncepcja budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Orzechowej przez Las Borkowski do ul. Zawilej, wzdłuż ul. Zawilej do ul. Nowej Bartla w Krakowie” znak TA.461.1.13.2017 z dnia 15 lutego 2017 r. opublikowanej na ogólnodostępnej stronie internetowej <http://mobilnykrakow.pl/> pod linkiem <http://mobilnykrakow.pl/audyt/koncepcja-budowy-sciezki-rowerowej-wzdluz-ul-orzechowej-przez-las-borkowski-do-ul-zawilej/>

Sprawę prowadzi:
Sylwia Paruch - TTR
nr tel. 797 137 362

W zakresie mobilności aktywnej:
Tomasz Friediger – TA
nr tel. 512 048 107

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x aa TTR

Z up. DYREKTORA ZTPK

Piotr Dorn
Kierownik Zespołu
Organizacji Transportu

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

WEU.461.1.33.2021

Zarząd Dróg Miasta Krakowa, ul. Centralna 53	
WPLYNĘŁO	
Dnia	2021-01-25
<i>8602/21</i>	
L.Dz.....	Podpis..... <i>[signature]</i>

Kraków, 25 stycznia 2021r.

Agnieszka Kwiecień

Pan**Krzysztof Płaziński****Zarząd Dróg Miasta Krakowa****Dział Przygotowania Inwestycji****ul. Centralna 53****31-586 Kraków**

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA PRZYGOTOWYWANEGO ZADANIA INWESTYCYJNEGO PN. „POPRAWA KOMUNIKACJI W CIĄGU UL. ZAWIĘJ POPRZEC PRZEBUDOWĘ SKRZYŻOWAŃ NA ODCINKU OD UL. KOBIERZYŃSKIEJ DO UL. ŻYWIECKIEJ”.

W odpowiedzi na pismo w sprawie warunków technicznych na odprowadzenie wód opadowych dla zamierzenia inwestycyjnego jw., Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. Odprowadzenie wód opadowych można realizować w oparciu o:

A. Dla skrzyżowania ul. Zawięj z ul. Kobierzyńską:

- zarurowany rów/kanal opadowy DN 400mm (spadek kanału w kierunku północnym) w ul. Kobierzyńskiej zakończony w okolicy działki nr 295/12, 295/17 obr. 43 Podgórze poprzez jego rozbudowę w kierunku południowym. Ulica Kobierzyńska stanowi naturalną zlewnię potoku (rowu) Młynny Kobierzyński.
- rów przydrożny biegnący po południowej stronie ulicy Zawięj (spadek rowu w kierunku wschodnim).

B. Dla skrzyżowania ul. Zawięj z ul. Komun Paryskiej:

- kanal opadowy DN 300/400mm w ul. Komuny Paryskiej o spadku w kierunku południowym,

Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

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

31-828 Kraków, os. Złotej Jesieni 14

www.kegw.krakow.pl

- rów przydrożny biegnący po północnej stronie ul. Zawilej. Początek rowu zlokalizowany jest w okolicy granicy działek nr 299/22 i 299/26 obr. 43 Podgórze (spadek rowu w kierunku wschodnim).

C. Dla skrzyżowania ul. Zawilej z ul. Borkowską:

- kanał opadowy DN 300mm spadek kanału w kierunku południowym) w ul. Borkowskiej Komuny poprzez jego rozbudowę w kierunku północnym,

D. Dla skrzyżowania ul. Zawilej z ul. Skośną:

- należy zrealizować odcinek kanalizacji opadowej od przebudowywanego skrzyżowania z wylotem do rowu Urwisko (potok Rzewny). Średnicę kanału zaprojektować z uwzględnieniem całej do docelowej zlewni do niego przynależnej (ciężącej). Budowa tego odcinka kanału pozwoli w przyszłości na uporządkowanie systemu odwodnienia całej jego zlewni.

Projekty 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 projektowych odcinków 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 retencjonowania 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.

Warunki techniczne zachowują ważność przez 3 lata od daty wystawienia.

z up. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

Piotr Zymon

Otrzymują:

1x Adresat (bez załączników)

1 x aa (WEU)