



**Zarząd Transportu  
Publicznego  
w Krakowie**

**TT.421.2.2021**

Kraków, dnia **04 LUT. 2021**

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

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

**Dotyczy:** wydania warunków technicznych dla zadania inwestycyjnego pn.: „Budowa ul. Nowa Bartła od ul. Zawilej do ul. Korpala - koncepcja”

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

W zakresie organizacji transportu:

- ulicę należy dostosować do kategorii ruchu właściwej dla ruchu autobusów KMK w celu umożliwienia ewentualnego kursowania linii autobusowych w ciągu przedmiotowej ulicy w przyszłości;
- projekt ulicy powinien umożliwiać wykonanie w przyszłości peronów przystankowych w ciągu ul. Nowa Bartła, mimo że w chwili obecnej kursowanie w ciągu tej ulicy linii KMK nie jest planowane.


W zakresie mobilności aktywnej należy uwzględnić:

- budowę obustronnej drogi dla rowerów o szer. użytkowej min. 2.5 m (zalecane 3.0 m) oraz ciągu pieszego (również obustronnego) o szer. użytkowej min. 2.2 m (zalecane 3.0 m);
- z uwagi na wskazany w Studium podstawowych tras rowerowych miasta Krakowa przebieg jednej z głównych tras rowerowych nr 9 – ul. Nową Bartła i ul. Żywiecką należy ująć w zakresie zadania wykonanie ciągów pieszych i rowerowych wzdłuż ul. Zawilej pomiędzy ul. Nową Bartła a ul. Żywiecką z nawiązaniem do infrastruktury projektowanej w ul. Żywieckiej i fragmencie ul. Zawilej ramach zadania: „Budowa odcinka ul. 8 Pułku Ułanów w Krakowie wraz z budową i przebudową sieci infrastruktury technicznej”;

- dla opracowania uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, powołanego „Zarządzeniem Nr 2376/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20.09.2019r. oraz Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.

Na etapie projektu organizacji ruchu:

- przewidzieć wypełnienie powierzchni wszystkich przejazdów dla rowerzystów w kolorze czerwonym. Przed wszystkimi przejazdami przewidzieć wykonanie znaków P-23;
- w miejscach kolizji ruchu pieszego i rowerowego; za, przed i w obrębie zjazdów oraz bezpośrednio przed wszystkimi przejazdami dla rowerzystów przewidzieć wykonanie nawierzchni barwionej na kolor czerwony;
- barwienie nawierzchni wykonać za pomocą chemoutwardzalnej masy o odpowiednich parametrach szorstkości i elastyczności – zgodnie z opinią do projektu organizacji ruchu.

Z up. DYREKTORA STK  
  
Piotr Kozłowski  
Kierownik  
Organizacji Ruchu

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

W zakresie mobilności aktywnej:  
Anna Pyk-Wolak – TA  
nr tel. 12 616 8671

Otrzymują:  
1 x Adresat  
1 x aa TTR

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



IPR.452.41.2021

### Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych/wytycznych dla planowanego zadania „Opracowanie koncepcji poprawy komunikacji w ciągu ulicy Zawitej poprzez rozbudowę skrzyżowań ulicy Zawitej z ulicami Kobierzyńską, Komuny Paryskiej, Skośną i Borkowską (skrzyżowanie z uwzględnieniem projektowanej ulicy Nowa Bartla).

Zarząd Dróg Miasta Krakowa, po zasięgnięciu opinii wewnętrznych oraz opinii innych jednostek, podaje następujące warunki techniczne/wytyczne dla przedmiotowego zadania w zakresie branży drogowej:

1. W rejonie inwestycji obowiązują ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:  
w rejonie skrzyżowania z ul. Komuny Paryskiej - miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru 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.  
w rejonie skrzyżowania z ul. Borkowską - miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Kliny-Gadomskiego II zatwierdzonego Uchwałą Nr CXV/1551/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 03 listopada 2010r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego Nr 608, poz. 4785, z dnia 23 listopada 2010r.) ze zm.  
w rejonie skrzyżowania z ul. Skośną - miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa - etap A Obszar 99, zatwierdzonego Uchwałą NR CIX/2894/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 września 2018r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego z dnia 3 października 2018r., poz. 6561.) ze zm.
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.



15. W rejonach peronów KMK, ścieżki rowerowe i ciągi piesze 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:
  - należy zaprojektować odcinki kanalizacji teletechnicznej, pełniące rolę kanału technologicznego. Zaprojektowana kanalizacja, powinna posiadać profil 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
  - dla skrzyżowań w postaci ronda, należy zaprojektować odcinki kanalizacji do wyspy na rondzie, na potrzeby monitoringu drogowego. Odcinek powinien składać się z dwóch rur o średnicy 40 mm i być zakończony studnią SK-2.
  - wszelkich łącznych należy dokonywać w studniach kablowych.
  - trasa zaprojektowanej kanalizacji powinna być w formie zamkniętego ringu wokół ronda.
  - kanalizacja powinna być zakończona studnią kablową, umieszczoną tuż przy granicy kończącej opracowanie.
  - zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji.
  - maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m
  - należy spełnić warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny



- 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, słupki 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.
24. 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.
  25. Rozwiązaniem rekomendowanym dla skrzyżowań w ciągu ul. Zawitej, tj. z ulicami: Koberzyńską, Komuny Paryskiej, Borkowską, Skośną, jest ich przebudowa na ronda jednopasowe lub turbinowe z uwzględnieniem poniższych uwag.
    - Skrzyżowanie z ul. Koberzyńską winno uwzględniać bliskość przecięcia ul. Zawitej z ul. Orleańską. Przyjęte rozwiązania nie powinny pogarszać obsługi komunikacyjnej ulicy.
    - Skrzyżowanie z ul. Komuny Paryskiej winno obejmować także obsługę stacji paliw oraz wyjazdu z terenu przemysłowego (które są obecnie obsługiwane przez dwa zjazdy z ul. Zawitej).
  26. —Skrzyżowanie z ul. Borkowską winno uwzględniać bliskość z projektowanym przedłużeniem ul. Bartla do ul. Zawitej. W związku z tym, zasadne jest rozważenie zaprojektowania skrzyżowania typu „nerka”, obejmującego zarówno wlot ul. Borkowskiej, jak i wlot ul. Nowej Bartla.
  27. —Zakres objęty zadaniem winien być spójny i posiadać płynne dowiązanie do istniejącej geometrii ul. Zawitej oraz ulic poprzecznych.
  28. —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
  29. W zakresie infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu:  
Rozbudowywane skrzyżowania winny 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.
    - W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
    - 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.
  30. 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).

## Krzysztof Płaziński

---

**Od:** Michał Skrzypiec [mskrzypiec@zdmk.krakow.pl]  
**Wysłano:** 31 marca 2021 08:14  
**Do:** 'Krzysztof Płaziński'  
**Temat:** RE: Prośba o akceptację

akceptuje

Pozdrawiam,

**Michał Skrzypiec**

Kierownik Działu Przygotowania Inwestycji

tel: +48 12 616 7230

kom: +48 514 823 716

e-mail: [mskrzypiec@zdmk.krakow.pl](mailto: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](mailto:sekretariat@zdmk.krakow.pl)  
31-586 Kraków, ul. Centralna 53  
ePUAP:/ZIKiT/SkrytkaESP; [www.zdmk.krakow.pl](http://www.zdmk.krakow.pl)

---

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

**Sent:** Tuesday, March 30, 2021 8:08 AM

**To:** 'Michał Skrzypiec' <mskrzypiec@zdmk.krakow.pl>

**Subject:** Prośba o akceptację

Hejka ☺

W załączeniu warunki zbiorcze dla Nowej Bartli i skrzyżowań przy Zawilej – proszę o akceptację

Z poważaniem

**Krzysztof Płaziński**

Dział Przygotowania Inwestycji



**Zarząd Dróg  
Miasta Krakowa**

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