



Kraków, dnia 10 MAJ 2021

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

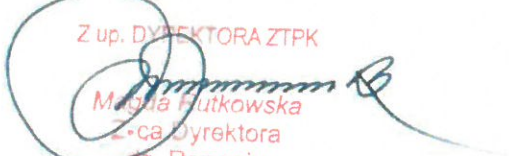
Dotyczy: e-maila z dnia 29 kwietnia 2021 r. odnośnie przesłania warunków dla opracowania wielowariantowej koncepcji budowy kładki pieszo-rowerowej łączącej ul. Wizjonerów – Armii Krajowej.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w odpowiedzi na e-maila z dnia 29 kwietnia 2021 r. odnośnie przesłania warunków dla opracowanie wielowariantowej koncepcji budowy kładki pieszo-rowerowej pomiędzy ul. Wizjonerów – Armii Krajowej, uprzejmie informuje w ramach opinii, że należy:

- zaprojektować przyłączenie do opracowywanej kładki pieszo-rowerowej drogę dla pieszych i rowerów zlokalizowaną po północnej stronie torów kolejowych od strony stacji kolejowej „Bronowice”;
- zaprojektować skomunikowanie istniejącej infrastruktury pieszo-rowerowej po wschodniej stronie ul. Armii Krajowej do opracowywanej kładki pieszo-rowerowej
- przewidzieć minimalną szerokość użytkową 4 m kładki pieszo-rowerowej, która powinna 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.;
- zwrócić uwagę aby m.in. ekrany akustyczne, mury oporowe, podpory nie pogarszały warunków widoczności pomiędzy ruchem rowerowym i pieszym;
- projektować minimalną szerokość użytkową 2,5 m dwukierunkowych dróg rowerowych oraz minimalną szerokość użytkową 2 m chodników;
- 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.

Otrzymują:

1 x Adresat
1 x a/a

Z up. DYREKTORA ZTPK

Magda Hutkowska
Z-ca Dyrektora
ds. Rozwoju

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



IP.456.1.16.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: informacji technicznej dla zadania inwestycyjnego pn.: Budowa ścieżek rowerowych w wybranych lokalizacjach na terenie miasta Krakowa – opracowanie dokumentacji projektowej w ramach zadania: Programu Budowy Ścieżek Rowerowych”/w zakresie: Opracowanie wielowariantowej koncepcji budowy pieszo - rowerowej kładki łączącej ul. Wizjonerów z ul. Armii Krajowej

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie wielowariantowej koncepcji budowy pieszo - rowerowej kładki łączącej ul. Wizjonerów z ul. Armii Krajowej

Opracowanie projektów koncepcyjnych wraz analizą ekonomiczną wariantów, określenie podstawy prawnej realizacji (budowy) wariantów (analiza koniecznych do uzyskania decyzji m.in. DUŚ, ULICP...) – z rozwiązaniem kolizji z zielenią, odwodnieniem, oświetleniem i przekładkami kolidującego uzbrojenia.

A. Informacja techniczna w zakresie branży drogowej:

1. Parametry techniczne projektowanego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), należy 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.), przy czym kładka oraz ciągi piesze winny mieć szerokość dostosowaną odpowiednio do natężenia ruchu rowerzystów, pieszych oraz w szczególności osób niepełnosprawnych;
 - Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (opinia w tym zakresie w gestii Działu Utrzymania Obiektów Inżynierskich i Nieruchomości UN);
 - Standardami Rowerowymi – Zarządzenie nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”.
 - oraz przy zapewnieniu warunków: widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom ruchu (w szczególności w rejonie projektowanego układu drogowego).
2. Na zakresach robót należy zapewnić powiązanie sytuacyjno-wysokościowe do stanu istniejącego przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia pasa drogowego i terenu przyległego. Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego i rowerowego (stosowanie do potrzeb). Zakresem inwestycji należy objąć ew. budowę/ przebudowę elementów pasa drogowego, w tym m.in. ciągów pieszych, ścieżek rowerowych w obszarze niezbędnym dla zapewnienia powyższego.

3. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. W ramach zadania należy przeanalizować m.in. budowę pochylni dla osób niepełnosprawnych, wykonanie wind itp.
4. Wskazane jest zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń dla ruchu rowerowego i pieszego (poręczce, bariery).
5. 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. Nawierzchnia kładki winna być wykonana z materiałów antypoślizgowych. Ciągi chodników układać z kostki betonowej behaton gr 8cm (szary), zastosować krawężniki kamienne. Nawierzchnię dla ścieżki rowerowej dostosować do istniejącej ścieżki na Armii Krajowej (kolorystyka, nawierzchnia itd)
6. 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 (ul. Dekerta 24, 30-703 Kraków).
7. Lokalizacja kładki oraz dojeżdż/ dojazdów rowerowych powinny być analizowane pod kątem własności działek oraz granic pasa drogowego ulic.
8. Ponadto należy:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, UM MIR, ZTP, ZZM – przed zaopiniowaniem koncepcji
 - b) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
 - c) uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia;
 - d) uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
 - e) o pozostałe wytyczne dla przedmiotowego zadania należy wystąpić do odpowiednich pod względem kompetencji działów merytorycznych;
9. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia projektowanej kładki i ciągów pieszych/ rowerowych.
10. O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.
11. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

B. Informacja techniczna w zakresie obiektów inżynierskich

1. Proponuje się, aby ciąg pieszy i rowerowy sprowadzany z kładki wzdłuż ul. Armii Krajowej nawiązywał do istniejących ciągów, a nie był prowadzony za ekranem akustycznym. Chyba, że ciąg ten zostanie poprowadzony, aż do ronda bez przecinania istniejących konstrukcji ekranów i ściany oporowej.
2. Równocześnie informujemy, że przedmiotowe ekrany są posadowione na ścianie oporowej z profili stalowych (tzw. larsenów). W związku z tym, tut. Dział wnosi o to, aby nie ingerować w istniejącą konstrukcję oporową i ekrany akustyczne.
3. Konstrukcja kładki (ewentualnej pochylni) nie powinna utrudniać dostępu do istniejącej infrastruktury w postaci ściany oporowej i ekranów akustycznych.

4. Należy zastosować udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami np. w postaci wind - zgodnie z wytycznymi ZDMK (Zarządzenie Dyrektora ZDMK nr 117/2019 z dnia 06.09.2019r.). Jeśli miałyby być to pochylnia, to należy ująć następujące uwagi:
 - nie powinna wydłużać drogi dojścia do obiektu w znacznej mierze - nie stanowić tzw. "koszmarku" architektonicznego,
 - powinna być dostosowana dla osób z niepełnosprawnościami,
 - powinna umożliwiać minięcie się dwóch osób na wózkach inwalidzkich,
5. Zastosowanie wytycznych dotyczących obiektów inżynierskich - Zarządzenie Dyrektora.

C. Informacja techniczna w zakresie branży oznakowania i urządzeń BRD:

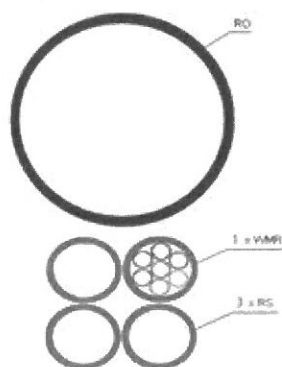
Wykonawca w ramach inwestycji zobowiązany będzie do sporządzenia projektu docelowej organizacji ruchu zgodnie z wytycznymi określonymi w §5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177 poz. 1729 z późn. zm.). Na wykonawcy ciąży obowiązek uzyskania zatwierdzenia ww. projektu przez organ zarządzający ruchem (w przypadku dróg publicznych na terenie miasta Krakowa: Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK; w przypadku dróg wewnętrznych miasta Krakowa: Zarząd Dróg Miasta Krakowa; w przypadku bulwarów wiślanych, Plant: Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie) 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.) - **nie dot. koncepcji.**

1. Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,25 - 1,5 mm, krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywiniecie. Każdy powtarzalny symbol znaku lub tablicy musi być wykonany metodą sitodruku przy użyciu farb transparentnych odpowiednich dla typu i rodzaju folii odblaskowej.
2. 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/
3. 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.
4. Tarcze znaków należy wyposażyć 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.
5. Każdy znak drogowy (tarcza, tabliczka i tablica) ma posiadać na tylnej powierzchni:
 - typ folii,
 - miesiąc i rok produkcji,
 - nazwę, znak handlowy i inne oznaczenia identyfikujące producenta lub dostawcę jeśli nie jest producentem,
 - numer umowy na podstawie której oznakowanie zostało wbudowane
 - znak budowlany B
6. Słupki z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie, grubość ścianki min. 2,9 mm powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana.
7. 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.

8. 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.
9. Technologie wykonania oznakowania poziomego na ścieżce rowerowej należy uzgodnić z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie.
10. Jeżeli ww. Zarząd nie określi warunku to oznakowanie poziome należy wykonać w technologii REMO2000 – flex lub równoważnej.
11. 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.
12. Nie dopuszcza się montażu słupków pod znaki oraz słupków blokujących w wydzielonym terenie zielonym, klombie który jest przeważnie zlokalizowany w ciągu pieszym.
13. Na terenie Dzielnicy I „Stare Miasto” należy stosować słupki oraz pachołki ozdobne w kolorystyce czarnej RAAL 9005. Inne elementy oraz kolorystyka wyłącznie za pisemną zgodą ZDMK.
14. 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.

D. Informacja techniczna w zakresie infrastruktury teletechnicznej:

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. Należy zaprojektować kanał technologiczny typu KTu1 tj. ciąg złożony z modułu jednej rury RO 125/108 (średnica zewn. / średnica wewn.), trzech rur RS40/3,7 mm i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm .



3. Niezależnie od kanału technologicznego, zaprojektować dwuotworową kanalizację kablową o średnicy 110 mm na potrzeby zarządzania drogą. Kanalizacja powinna nawiązywać do studni kablowych koordynacyjnych będących w zarządzie ZDMK i zlokalizowanych w okolicy kładki.
4. Zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji.
5. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m
6. W projektowanej kładce przewidzieć rewizje zapewniające dostęp do kanalizacji kablowej.

7. 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.

- 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.

Bardziej szczegółowe warunki techniczne, zostaną przekazane na etapie projektowania.

E. Pozostałe informacje

1. Tut. Zarząd posiada możliwość wydania oświadczenia o prawie do terenu w zakresie istniejącego pasa drogowego drogi publicznej. W załączeniu zobrazowanie graficzne pasa drogowego.
2. W rejonie inwestycji obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru: Bronowice Małe – Tetmajera zatwierdzonego uchwałą nr LIX/813/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 października 2012 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego z dnia 6 listopada 2012 r., poz. 5524.). Obszar objęty opinią znajduje się w granicach terenów przeznaczonych pod: tereny dróg publicznych, dróg klas lokalnych (KD/L) oraz dróg klas głównych przyspieszonego ruchu (KD/GP)

Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Janina Pokrywka

