



Kraków, 10 marca 2021 r.

ZZS.40.18.56.21.KG

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
sekretariat@zdmk.krakow.pl

Dotyczy: E-MAILA Z DNIA 01.03.2021 R. W SPRAWIE WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN. „ PRZEBUDOWA UL. RZEPAKOWEJ NA ODCINKU ZAPEWNIAJĄCYM PRAWIDŁOWE POWIĄZANIE CIĄGÓW PIESZYCH Z ISTNIEJĄCYMI PRZYSTANKAMI – PRZEBUDOWA UL. RZEPAKOWEJ NA ODC. OK 350 M WRAZ Z KOREKTĄ SKRZYŻOWANIA UL. KARASIÓWKA Z UL. RZEPAKOWĄ”

W odpowiedzi na e-mail jw. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie wskazuje, że w ramach planowanej przebudowy ul. Rzepakowej należy uwzględnić poniższe warunki.

1. Należy przyjąć rozwiązania projektowe, które nie wymuszają ingerencji w istniejącą zielen, umożliwiające ochronę wszystkich 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.

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez:

Łukasz Pawlik

Z-ca Dyrektora

Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:

5739.17705.20269

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x a/a



Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania „Przebudowy ulicy Rzepakowej na odcinku zapewniającym prawidłowe powiązanie ciągów pieszych z istniejącymi przystankami – przebudowa ul. Rzepakowej na odcinku ok 350 m wraz z korektą skrzyżowania ul. Karasiówka z ul. Rzepakową”.

1. Ulica Rzepakowa jest drogą publiczną o kategorii gminnej (603239 K).
2. Ulica Karasiówka jest drogą wewnętrzną.
3. W obszarze objętym opinią obowiązuje Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Nowa Huta Przyszłości – Przylasek Rusiecki”.
4. Zgodnie z ww. MPZP ul. Rzepakowa zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających teren KDL.1., ul. Karasiówka zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających teren KDD.14. Docelowy układ drogowy winien być zgodny z ustaleniami obowiązującego MPZP.

Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), projektować zgodnie 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. 2016 poz. 124 z późn. zm.).
2. 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.
3. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry dróg publicznych (w tym m. in. szerokości jezdni i pobocza oraz chodnika, granic pasa drogowego, przebiegu krawędzi jezdni).
4. Szerokość pasów ruchu ul. Rzepakowej należy przyjąć zgodnie z klasą drogi L (lokalna), zgodnie z ww. rozporządzeniem.
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
6. Przewidzieć przebudowę skrzyżowań z innymi drogami. Należy przebudować włączenie drogi wewnętrznej ul. Karasiówka do drogi publicznej ul. Rzepakowej.
7. Przeanalizować zapewnienie obustronnego chodnika, zgodnie z ww. rozporządzeniem, w tym m. in.:
 - a) minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m,
 - b) szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych,
 - c) ciągi piesze powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
8. 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.

9. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej przewidzieć przebudowę istniejących zjazdów i dojazdów w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego.

10. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.

11. 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).

12. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.

13. Ponadto:

a) z uwagi na występowanie kolizji z istniejącą zielenią w związku z planowaną inwestycją należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej;

b) uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie;

c) uzyskać pozytywną opinię ZTP;

d) uzyskać pozytywną opinię MIRu;

e) o warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna;

f) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;

g) należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;

h) należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego w szczególności w rejonie skrzyżowań, zjazdów do posesji z uporządkowaniem ich geometrii (indywidualnych, publicznych) itp.

i) warunki techniczne w zakresie kanału technologicznego należy pozyskać od ZDMK.

14. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie. Winna ona pozyskać niezbędne uzgodnienia/opinie.

Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Janina Pokrywa

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

Stanisława Stys

Wz. M. Barański

akceptacja
m. l. b. o. n. e
i. Janowicz

Kierownik Działu
Przebudowa Inwestycji
M. l. b. o. n. e
m. l. b. o. n. e



RU.461.6.125.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy oświetlenia dla inwestycji pn.: „pn. „Przebudowa ul. Rzepakowej na odcinku zapewniającym prawidłowe powiązanie ciągów pieszych z istniejącymi przystankami – przebudowa ul. Rzepakowej na odc. ok 350 m wraz z korektą skrzyżowania ul. Karasiówka z ul. Rzepakową” – koncepcja w ramach „Układ drogowy – Kraków Nowa Huta Przyszłości”.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa w nawiązaniu do złożonego pisma wraz z załączonymi materiałami po przeprowadzonej analizie podaje następujące warunki budowy oświetlenia w lokalizacji zgodnie z wnioskiem:

1. W rozpatrywanym rejonie istnieje oświetlenie GMK zasilane z PZ2241 na słupach Tauron. W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno – poglądowym.
2. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (do pobrania ze strony www.zdmk.krakow.pl -> wytyczne dla projektantów).
3. W ramach inwestycji zdemontować istniejące, wyeksploatowane oświetlenie wraz z szafą napowietrzną SON i projektować budowę nowego oświetlenia linią kablową doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Projektować oprawy LED wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
 - b) Projektować oświetlenie przejść dla pieszych z wykorzystaniem dedykowanych opraw o rozsyłe asymetrycznym zgodnie z wymaganiami ZDMK
 - c) Słupy stalowe ocynkowane lub aluminiowe anodowane z wymaganiami ZDMK
 - d) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości ułożony w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
 - e) Dla zasilania projektować nową, naziemną szafę oświetlenia wyposażoną między innymi w sterownik centralny zgodny z systemem ZDMK. O warunki zasilania wystąpić do Tauron Dystrybucja S.A. (lub zaktualizować istniejące).
 - f) Podtrzymać zasilanie obwodów poza zakresem inwestycji.
 - g) Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub utylizować – w porozumieniu z Działem UT tut. Zarządu – tel. do kontaktu 12 616 7089.
4. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) przed wykonaniem projektu elektrycznego w oparciu o uzgodniony projekt branży drogowej.
5. Rozstaw słupów projektować z zachowaniem wymaganych 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. 2016 poz. 124) - 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). Do projektu dołączyć między innymi protokół z Narady Koordynacyjnej WG-UMK („ZUDP”).
7. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymującą oświetlenie w Krakowie-uzyskać dopuszczenie do prac na oświetleniu.
8. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
9. Na etapie wydawania warunków analizie nie podlegają własności działek. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK.
10. Dla inwestycji uzyskać niezbędne opinie i uzgodnienie w tut. Jednostce i pozostałych Jednostkach miejskich zgodnie z ich kompetencjami oraz w zgodzie z obowiązującym prawem i procedurami.

Warunki zachowują ważność przez okres 3 lat.

Załączniki:

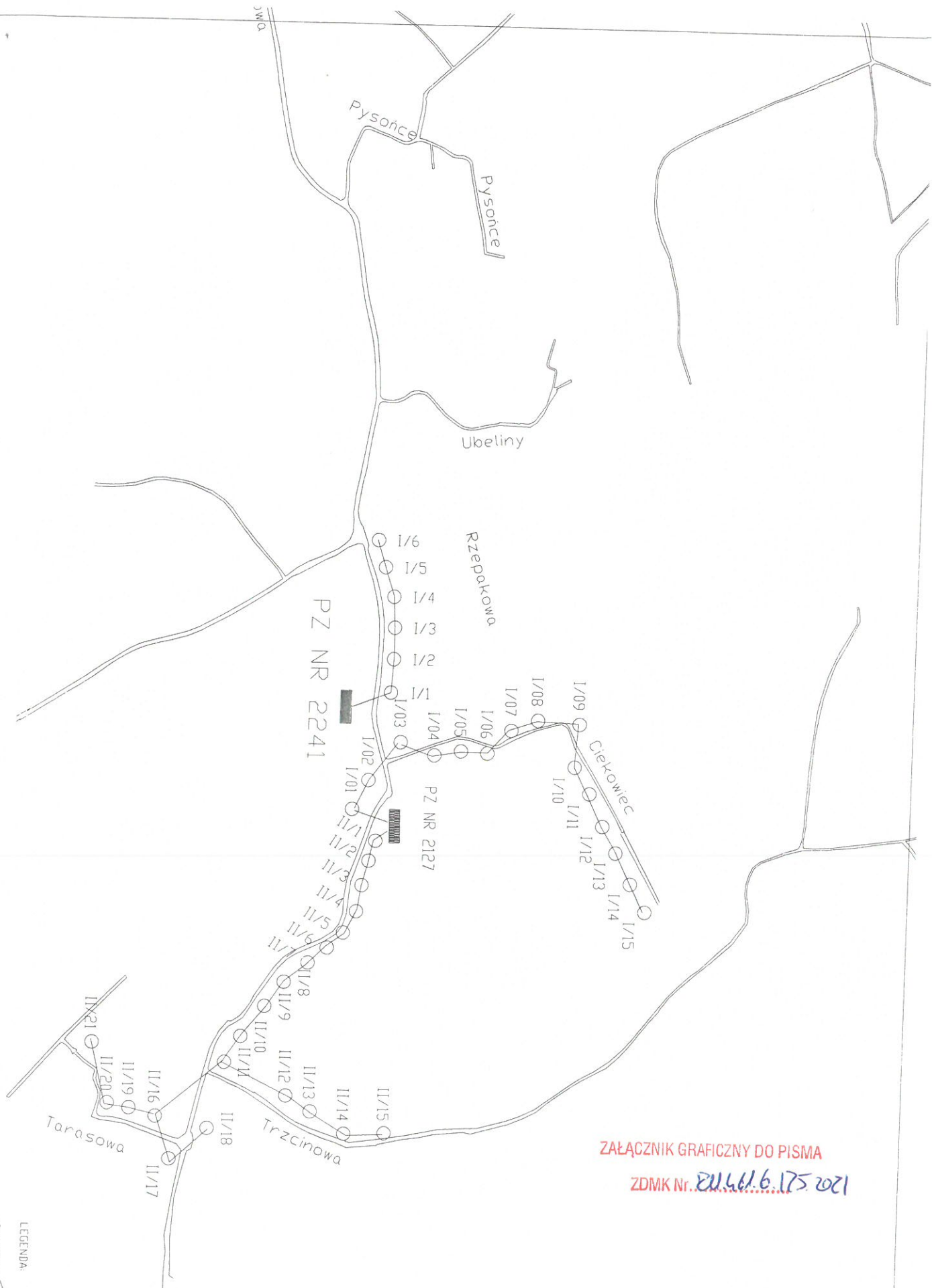
1. Schemat PZ2241

Z-ca Kierownika
Działu Uzgodnień
Irena Lisak
Irena Lisak

Otrzymują:

1 x Adresat + załącznik

1 x aa RU (ip, ID: 22559438).



ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA

ZDMK Nr. 211.6.175.2021

PZ 2241

LEGENDA:

NR DROGI 1/00
NR PUNKTU
SYMBOLO

ZUE S.A.

NR OPR.

PLAN SYTUACYJNY
PZ NR 2241

RYS NR 4



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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH W ZAKRESIE ODWODNIENIA DLA PRZEBUDOWY UL. RZEPAKOWEJ NA ODCINKU OK. 350M WRAZ Z KOREKTĄ SKRZYŻOWANIA UL. KARASIÓWKA Z UL. RZEPAKOWĄ.

W odpowiedzi na maila w ww. sprawie, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. W bezpośrednim sąsiedztwie nie ma miejskiej sieci kanalizacji opadowej oraz rowów. Teren inwestycji znajduje się w rejonie zbiornika wodnego na dz. nr 175/6 obr. 34 Nowa Huta w zarządzie Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie do którego można odprowadzić wody za zgodą i na warunkach jego zarządcy. W celu prawidłowego odwodnienia należy wybudować kanalizację z wylotem do ww. zbiornika.

Przy projektowaniu kanalizacji, należy spełnić następujące warunki:

1. jakość wód opadowych i roztopowych musi spełniać wymogi zawarte w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12.07.2019r. (Dz. U. 2019 poz. 1311) w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych,
2. uzgodnić trasę w ZDMK,
3. projekt powinien zawierać obliczenia hydrologiczno – hydrauliczne dla inwestycji sprawdzające dobraną średnicę kanalizacji opadowej (mapa powierzchni zlewni cząstkowych), do wymiarowania odwodnienia terenów należy stosować formułę Bogdanowicz-Stachy,
4. kanalizacja opadowa winna uwzględniać całą zlewnię ciążącą do kanału,
5. określić geotechniczne warunki posadowienia,
6. studzienki rewizyjne winny być betonowe, z prefabrykowanym dnem,
7. studzienki betonowe/żelbetowe, zakończyć „pływającymi” włazami z żeliwa sferoidalnego Ø600 klasy D400 zgodnymi z PN-EN 124 z wkładką wygłuszającą z szerokim pierścieniem żeliwnym. Włazy niewentylowane z ramą okrągłą i pokrywą zatraskową,
8. studzienki wodościekowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0.8m,
9. należy zachować normatywne spadki przykanalików,
10. minimalna Ø przykanalików 200mm,
11. do projektu, który należy uzgodnić w KEGW, dołączyć wersję elektroniczną zapisaną w formacie pdf i dwg.,
12. do projektu opracowanego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 (Dz. U. 2012.462) w sprawie szczegółowego zakresu i

- formy projektu budowlanego, należy dodatkowo dołączyć odpowiednie uprawnienia branżowe projektanta oraz aktualne świadectwo przynależności do Izby Inżynierskiej,
13. uzgodnić projekt w KEGW, który będzie stanowił niezbędny element do uzyskania decyzji pozwolenia wodnoprawnego.

Otrzymują:

① x Adresat (bez zał)

1 x aa (WEU).

Adam Cebula

Z-ca Dyrektora
ds. Gospodarki Wodnej



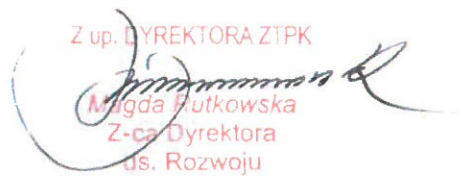
**Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków**

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania „Układ drogowy – Kraków Nowa Huta Przyszłości” pn. „Przebudowa ul. Rzepakowej na odcinku zapewniającym prawidłowe powiązanie ciągów pieszych z istniejącymi przystankami – przebudowa ul. Rzepakowej na odc. ok 350 m wraz z korektą skrzyżowania ul. Karasiówka z ul. Rzepakową” w zakresie opracowania koncepcji.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w związku mailem (data wpływu 1.03.2021 r.) dotyczącego warunków technicznych dla zadania „Układ drogowy – Kraków Nowa Huta Przyszłości” pn. „Przebudowa ul. Rzepakowej na odcinku zapewniającym prawidłowe powiązanie ciągów pieszych z istniejącymi przystankami – przebudowa ul. Rzepakowej na odc. ok 350 m wraz z korektą skrzyżowania ul. Karasiówka z ul. Rzepakową” w zakresie opracowania koncepcji dla poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu tutejsza jednostka proponuje:

- szerokość jezdni w krawężnikach nie powinna być mniejsza niż 6,5m (komunikacja miejska),
- nie należy zawężać dojeżdż do przystanków KMK elementami malej architektury, np. koszami na śmieci;
- parametry przystanków:
 - długość krawędzi peronowej min. 20 m;
 - szerokość peronu 3,5m,
 - na peronie należy przewidzieć miejsce pod wiatę odsuniętą od krawędzi peronu o 2,5 m;
 - na całej długości peronu należy zastosować krawężniki typu kassel kerb;
- projektowany ciąg pieszy wykonać o minimalnej szerokości użytkowej 2 metry z nawierzchni bezfazowej,
- wyznaczyć sugerowane przejścia dla pieszych bez oznakowania znakami pionowymi i poziomymi zapewniając pieszym warunki bezpiecznego przekraczania jezdni,
- zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego opracowaniem,
- zapewnić spójność rozwiązań projektowych z istniejącą i planowaną infrastrukturą,
- przewidzieć wykonanie elementów uspokojenia ruchu,
- przy przejściach dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Karasiówka należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku. Ponadto należy zastosować system pasów naprowadzających składających się między innymi z podłużnych rowków lub linii, używanych do tworzenia ścieżek prowadzących osobę z dysfunkcją wzroku po trasie wolnej od przeszkód,
- Zespół Zadaniowy ds. audytów rowerowych w mieście Krakowie, powołany „Zarządzeniem Nr 1577/2011 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 19.07.2011 r.” wydał opinie dla projektu pn. „Rozbudowa tras pieszo-rowerowych i tras turystycznych wraz z wykonaniem oznakowania turystyczno – informacyjnego w obszarze Przylasku Rusieckiego w Krakowie” - opiniowana dokumentacja oraz wydana opinia audytu rowerowego są dostępne na stronie Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie: <http://mobilnykrakow.pl/audyt/rozbudowa-tras-pieszorowerowych-w-obszarze-przylasku-rusieckiego-w-krakowie/> w związku z powyższym należy przewidzieć dowiązanie do rozwiązań planowanych w ramach tego zdania,

- 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. oraz należy przedstawić do zaopiniowania do ZTP.

Z up. DYREKTORA ZTPK

Małgorzata Rutkowska
Z-ca Dyrektora
ds. Rozwoju

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

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x aa.

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

IR-04.7211.87.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: „PRZEBUDOWA UL. RZEPAKOWEJ NA ODCINKU ZAPEWNIAJĄCYM PRAWIDŁOWE POWIĄZANIE CIĄGÓW PIESZYCH Z ISTNIEJĄCYMI PRZYSTANKAMI – PRZEBUDOWA UL. RZEPAKOWEJ NA ODC. OK 350 M WRAZ Z KOREKTĄ SKRZYŻOWANIA UL. KARASIÓWKA Z UL. RZEPAKOWĄ”

W odpowiedzi wiadomość przesłaną drogą elektroniczną z adresu mbaranska@zdmk.krakow.pl z dnia 1 marca 2021 r. przedkładałam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Ulicę Rzepakową należy projektować o parametrach klasy zgodnych z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (mpzp) obszaru „Nowa Huta Przyszłości – Przylasek Rusiecki”, tj. jako ulicę klasy lokalnej.
- Szerokość jezdni winna być dostosowana do prowadzenia ruchu komunikacji zbiorowej. Infrastrukturę rowerową należy projektować zgodnie z wytycznymi Zarządu Transportu Publicznego (ZTP).
- Ulica winna posiadać obustronne chodniki o szerokości dostosowanej do przewidywanego docelowego natężenia ruchu pieszego, jednak nie mniejszej niż 2,00 m.
- Geometrię układu drogowego zaleca kształtować się zgodnie z przeznaczeniem dróg wskazanym w ww. mpzp.
- W związku z powyższym konieczne jest objęcie przebudową istniejącego podłączenia drogi KDD.15 (zgodnej z mpzp) z ul. Rzepakową, jak również ul. Karasiówka z ul. Rzepakową i zapewnienie parametrów technicznych jak dla skrzyżowania. Zakres przebudowy ww.

skrzyżowań winien umożliwiać wprowadzenie kompleksowych rozwiązań uspokojenia ruchu.

- Projektowane przejścia dla pieszych winny być lokalizowane w miejscach zapewniających wzajemną widoczność pieszy – pojazd oraz wyposażone w wyspy azylu.
- Lokalizacja przystanków autobusowych winna zapewniać prawidłową obsługę istniejącej zabudowy oraz planowanego zamierzenia inwestycyjnego. W miejscu wyznaczanych przystanków komunikacji zbiorowej, w zależności od wytycznych ZTP, należy zapewnić poszerzenie, chodnika w celu wyznaczenia peronu przystankowego, ewentualnie rozważyć wykonanie zatok autobusowych.
- Należy zachować ciągłość niwelety i nawierzchni chodnika.
- W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
- Koniecznym jest zapewnienie spójnych rozwiązań projektowych na połączeniu projektowanego odcinka ulicy Rzepakowej z istniejącą infrastrukturą. W związku z powyższym zakres przedmiotowego zadania winien być wyznaczony w taki sposób, aby umożliwić prawidłowe dowiązanie do stanu istniejącego, uwzględniając konieczność zapewnienia ciągłości nawierzchni i niwelety chodnika, jak również czytelności zastosowanych rozwiązań.

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).
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych, jak również koniecznym jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych (o ile zajdzie potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych na danym odcinku wskazanym do przebudowy/rozbudowy), tak aby była zapewniona wzajemna widoczność pieszy – pojazd szczególnie w okresie zmniejszonej widoczności, po zmroku.

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

Informuję, że dnia 2 października 2020 r. pismem znak IR-04.7211.170.2020 Wydział IR wydał opinię dla rozwiązań komunikacyjnych w rejonie inwestycji pn. „Budowa infrastruktury

rekreacyjnej w otoczeniu zbiornika nr 1 w Przylasku Rusieckim". W załączniku przekazuję skan ww. pisma.

Z poważaniem,

Dyrektor Wydziału
Łukasz Gryga

Załącznik:

— 1 x skan opinii IR-04.7211.170.2020 z dnia 02.10.2020 r.

Otrzymują:

— 1 x adresat

— 1 x 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

