



IP.452.67.2.2020

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 dokumentacji projektowej dla budowy połączenia ul. Krupniczej z ul. Ingardena w zakresie wyznaczenia przejazdów rowerowych/

Zarząd Dróg Miasta Krakowa informuje.

Przedmiotem zamówienia jest kompleksowe rozwiązanie przejazdu rowerowego między ulicami Krupniczą i Ingardena, w pasie al. Adama Mickiewicza. W ramach inwestycji należy uwzględnić korektę oznakowania poziomego i pionowego oraz dostosowanie istniejącej na skrzyżowaniu sygnalizacji świetlnej do obsługi ruchu rowerowego. Należy przewidzieć usunięcie ewentualnych kolizji z istniejącą siecią oświetleniową oraz przewidzieć dedykowane oświetlenie przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych zgodnie z poniższymi wytycznymi.

Informacja techniczna w zakresie branży drogowej:

1. Dla przedmiotowego zadania wydano w 2020r. opinię w sprawie projektów budżetów obywatelskich BO.OM.10/20 oraz BO.D1.5/20 pn.: „Zielona Krupnicza: Połączmy Park Jordana z Plantami”.
2. W obszarze objętym opinią częściowo obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Rejon ulicy Rajskiej” (KDZ.1 oraz KDL.1). Projektowane rozwiązania winny być zgodne z ustaleniami ww. planu.
3. Parametry techniczne projektowanych rozwiązań (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), winny być 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.)* oraz ze 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”.
4. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie 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.
5. Informujemy, że przedmiotowe zadanie należy rozpatrywać w kontekście planowanej inwestycji pn.: „Zielona Krupnicza”. W 2019r. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu przygotował wytyczne dla opracowania koncepcji dla przedmiotowego zadania oraz były prowadzone konsultacje społeczne przy udziale m. in. ZZM, dlatego zasadne jest aby pozyskać od tych Jednostek stosowne opinie.
6. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych wszystkich elementów pasa drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry dróg oraz skrzyżowań.
7. Zakres inwestycji należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego i rowerowego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi/rowerowymi (stosownie do potrzeb).
8. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności i przejezdności.
9. 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. Należy uzyskać opinię działu Utrzymania Dróg tut. Zarządu.

10. 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.
11. Ponadto należy:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: audytu rowerowego, ZZM, MIRu - przed zaopiniowaniem koncepcji/uzgodnieniem projektu budowlanego,
 - 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,
 - f) o warunki w zakresie odwodnienia wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka-Wodna.
12. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
13. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie. Niemniej jednak przed wykonaniem projektu budowlanego zaleca się wykonanie koncepcji.

Informacja techniczna w zakresie oświetlenia ulicznego:

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ1180 (aleje), PZ1111 (Krupnicza), PZ4014 (Ingardena). W załączeniu schematy o charakterze informacyjno-poglądowym.
2. Informujemy jednocześnie, że w/w obwody oświetlenia zostały zmodernizowane w ramach projektu - „Pilotażowa modernizacja oświetlenia ulicznego Miasta Krakowa wraz z rozbudową warstwy telemetrycznej, stworzeniem systemu sterowania oraz budowa instalacji PV”, które otrzymało dofinansowanie ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach Programu Priorytetowego Inteligentne Systemy Energetyczne (ISE). Na wykonane prace w ramach w/w kontraktu firma FB Serwis udzieliła 84 miesięcznej gwarancji tj. do 01.12.2022 r. i w przypadku jakichkolwiek prac elektrycznych na opravach objętych gwarancją przez osoby/jednostki trzecie gwarancja udzielona przez wykonawcę wygasa. Każda z oprav posiada współrzędne geodezyjne i jest monitorowana przez zewnętrzny system, umożliwiający weryfikację ingerencji w prace przez jednostki zewnętrzne. W związku z powyższym ewentualne przejście gwarancji dotyczyć będzie musiało całego obwodu PZ, w którym modernizacja będzie prowadzona, gdyż wykonane prace mogą wpłynąć zarówno na problemy w funkcjonowaniu oprav, uszkodzeniu oprawy (lub jej komponentów), zasilania oprawy oraz niedostateczne oświetlenie ulicy (brak spełnienia norm). Zaleca się jednak koordynację prac na etapie zarówno projektu jak i realizacji z obecnym Gwarantem, tak aby możliwe było podtrzymanie gwarancji udzielonej przez firmę FB Serwis.
3. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK – do pobrania ze strony www.zdmk.krakow.pl -> wytyczne dla projektantów.
4. W ramach inwestycji zaprojektować budowę/przebudowę oświetlenia w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Dla przejścia dla pieszych/przejazdu rowerowego stosować dedykowane oprawy LED o rozsyle asymetrycznym wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
 - b) Dla ewentualnej przebudowy fragmentu oświetlenia w ul. Krupniczej i Ingardena nowe słupy aluminiowe lub stalowe ocynkowane na fundamentach prefabrykowanych oraz istniejące oprawy z uwzględnieniem pkt. 2
 - c) Dla nowych i przebudowywanych obwodów zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości układany w rurze ochronnej(np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
5. Zasilanie projektować kablowo – doziemnie od najbliższego słupa oświetleniowego.
6. **Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) w oparciu o uzgodniony projekt budowy DDR/CPR.**
7. Rozstaw słupów elektroenergetycznego projektować w oparciu o wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych - wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych zgodnie z rekomendacją

Ministerstwa Infrastruktury (opracowanie dostępne na stronie www.mib.bip.gov.pl w zakładce „Wzorce i standardy”) 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 z późn. zm.) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawęzać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.

8. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
9. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie (pkt 2).
10. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
11. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK.
12. 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.

Informacja techniczna w zakresie branży oznakowania i urządzeń BRD:

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 odbłaskowej.

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 odbłaskowej typu II mikropryzmatycznej z minimalnym współczynnikiem odbłaskowości 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 do znaków i pachotki blokujące z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą ich 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.

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. Przy wykonaniu oznakowania poziomego stanowiska postojowego dla pojazdu osoby niepełnosprawnej – całość oznakowania poziomego (również niebieskie tło wypełnienia) winno być wykonane w ww. technologii grubowarstwowej.

Technologie ewentualnego wykonania oznakowania poziomego na ścieżce rowerowej należy uzgodnić z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie, przy czym oznakowanie poziome grubowarstwowe minimum typu REMO 2000 lub równoważny o odpowiednim uszorstnieniu.

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.

Informacja techniczna w zakresie infrastruktury teletechnicznej:

W obrębie planowanej inwestycji zlokalizowane jest skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną, która należy dostosować do ruchu rowerowego.

Dostosowanie zależne będzie od programu ruchowego i będzie polegało na:

- wykonanie automatycznej detekcji rowerowej
- wykonanie projektu ruchowego zgodnego z nową organizacją ruchu
- przeprogramowanie sterownika
- wymianę blend na pieszko rowerowe lub doposażenie w sygnalizację rowerową - zależnie od programu ruchowego
- doposażenie sterownika sygnalizacji w karty detekcji
- zainstalować kamerę w celu monitorowania ruchu

W ramach inwestycji może powstać obowiązek wybudowania kanału technologicznego, wówczas:

- kanał technologiczny powinien spełniać warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne, aktualnie obowiązujące normy,
- trasa projektowanego kanału, powinna przebiegać w granicach zadania,
- parametry kanału, należy dostosować do typu drogi i zabudowy oraz uzgodnić z ZDMK.
- Projektując KT należy nawiązać się do innych projektowanych/istniejących Kanałów Technologicznych,
- zastosować rury o sztywności obwodowej co najmniej 8 kN/m²,
- studnie kablowe przy przepustach dodatkowo pogłębić,
- należy unikać prowadzenia kanału technologicznego w ścieżkach rowerowych,
- maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100 m,
- wywietrzniki na pokrywach studni powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”,
- nad kanalizacją umieścić folię ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”,
- kanalizację w studniach zabezpieczyć dławikami wielokrotnego użytku oraz zabezpieczyć zaślepkami,
- elementy metalowe studni wykonać ze stali ocynkowanej,
- po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów,
- wprowadzić numerację studni kablowych zgodnie z poniższym schematem:
Typ kanału (KT) . nazwa obrębu (np. K-16) . numer działki na której studnia jest zlokalizowana (np. 268/1) . kolejny numer studni na danej działce (np. 01 - pierwsza studnia liczona od północy zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara. Dla każdej działki kolejny numer studni liczony oddzielnie.

Przykładowo dla powyższego zapisu:

KT.K-16.268/1.01

- do uzgodnionego projektu budowlano – wykonawczego a następnie do dokumentacji powykonawczej, dołączyć plik w jednym z następujących formatów: CSV, SHP, KML, GML, GeoJSON (najlepiej SHP) zawierający elementy liniowe i punktowe zaprojektowanej/wybudowanej infrastruktury w celu przekazania informacji dla Prezesa UKE zgodnie z Rozporządzeniem,

Ostateczną trasę wraz z szczegółowymi rozwiązaniami należy uzgodnić z ZDMK na etapie projektowania.

Pozostałe informacje

ZDMK posiada prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane w obszarze pasa drogowego dróg publicznych, zgodnie z załącznikiem graficznym.

Na przedmiotowym obszarze obowiązuje obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rejon Ulicy Rajskiej” (Uchwała Nr XCIX/2582/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 11 kwietnia 2018 r.), zgodnie z którym:

- ul. Krupnicza została włączona do terenu drogi publicznej klasy lokalnej oznaczony symbolem KDL.1,
- al. Adama Mickiewicza została włączona do terenu drogi publicznej klasy zbiorczej oznaczonej symbolem KDZ.1;

We wskazanym obszarze przystąpiono również do sporządzenia projektu MPZP obszaru „Nowy Świat”.

Natomiast zachodnia część inwestycji (po stronie ul. Ingardena) nie jest objęta zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.



The image shows a handwritten signature in blue ink, which appears to be 'P. Polan'. To the right of the signature is a red circular stamp. The text in the stamp is partially obscured by the signature but includes 'Zarząd Dróg Miasta Krakowa' and 'Janina PUKIYWA'.

IR-04.7211.1.53.2020

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

**Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA BUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ
ŁĄCZĄCEJ UL. KRUPNICZĄ Z UL. INGARDENA**

W odpowiedzi na pismo IP.452.67.1.2020 z 21 października 2020 r. przedkładam następujące wstępne wytyczne dla przedmiotowego zadania.

W zakresie parametrów projektowanego układu drogowego.

- W celu przyspieszenia i usprawnienia prac na początkowym etapie opracowywania koncepcji, zasadne jest przedstawienie wstępnych propozycji wariantów możliwych rozwiązań, z których w ramach wewnętrznych konsultacji (opiniowania jednostek miejskich) winny zostać wybrany wynikowy warianty geometrii będący podstawą dalszych prac.
- Dla każdego przedstawianego wariantu rozwiązań koncepcyjnych i projektowych należy przeprowadzić analizę przepustowości skrzyżowania oraz warunków ruchu niechronionych uczestników, uwzględniając koordynację na ciągu Alei Trzech Wieszców (ATW).
- Należy ponadto przeprowadzić analizę kosztów budowy, utrzymania oraz korzyści, jakie zostaną osiągnięte poprzez budowę poszczególnych analizowanych wariantów celem wyboru najkorzystniejszego rozwiązania.

W zakresie wariantowania rozwiązań.

- Należy wariantowo przedstawić rozwiązania w zakresie infrastruktury drogowej, zapewniającej prawidłową obsługę wszystkich uczestników ruchu trasę, ze szczególnym przeanalizowaniem poniższych uwag:
 - Wykształcenie na wlotach ulic podporządkowanych dodatkowo pasa filtrującego oraz miejsca dla bezpiecznego oczekiwania rowerzysty na sygnał zezwalający. Na przedłużeniu wlotów ulic Krupniczej oraz Romana Ingardena w pasie dzielącym Alei Trzech Wieszców, wykonania ścieżki rowerowej o szerokości 2,0 – 3,0 m (w zależności

od wykazanych natężeń ruchu rowerowego). W wariantcie tym należy również przeanalizować czas i drogę dojazdu rowerzystów do punktu przecięcia ciągu pieszego z rowerowym, z uwzględnieniem czasu nadawania sygnału zielonego na wlotach przeciwnych. Sugeruje się dobór takiego rozwiązania, który podkreśli punkt kolizji pieszy – rowerzysta znajdujący się w pasie dzielącym ATW, poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, jednocześnie nie pogarszając warunków ruchu niechronionych uczestników.

- Należy przeanalizować możliwość wykonania przejazdów rowerowych przy przejściach dla pieszych, uwzględniając wariantowo możliwość przeniesienia istniejących przejść dla pieszych na al. Adama Mickiewicza, jak również dołożenia dodatkowego przejścia, w celu prowadzenia ruchu rowerowego równoległe z ciągiem pieszym przez pas dzielący ATW. Sposób prowadzenia ruchu pieszego powinien być podyktowany efektywnością rozwiązania, również z punktu sterownia sygnalizacją świetlną, jak i bezpieczeństwem niechronionych użytkowników ruchu.
- Konieczne jest skoordynowanie przedmiotowego zadania z projektem realizowanym w ramach Budżetu Obywatelskiego https://budzet.krakow.pl/projekty2018/50-zielona_krupnicza_czyli_ulica_przyjazna_dla_mieszkanow.html. Pozwoli to na zastosowanie spójnych rozwiązań oraz minimalizację robót straconych.

Ponadto.

- Parametry infrastruktury rowerowej i pieszej (ścieżki rowerowe, chodniki, przejazdy dla rowerzystów, przejścia dla pieszych, powierzchnie akumulacji na skrzyżowaniach itd.) winny być dostosowane do przewidywanego docelowego natężenia ruchu odpowiednio kierujących rowerem i pieszych.
- Kształtowanie tras pieszych i rowerowych powinno uwzględniać tendencję pieszych i kierujących rowerem do pokonywania odległości prostoliniowo, najkrótszą drogą (brachidacja).
- Przy projektowaniu infrastruktury rowerowej należy uwzględnić wytyczne zawarte w „Standardach technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” (Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r.). W przypadku infrastruktury pieszej, należy uwzględnić wytyczne zawarte w przygotowywanym przez Zarząd Transportu Publicznego analogicznym dokumencie dot. projektowania infrastruktury dla pieszych (przewiduje się, iż do czasu rozpoczęcia procesu inwestycyjnego, ww. dokument będzie gotowy).
- Wymagane jest zaktualizowanie projektu sygnalizacji świetlnej w dowiązaniu do istniejących programów sygnalizacji oraz koordynacji na całym ciągu ATW. Program ruchowy należy wdrożyć wraz z dostosowaniem ustawień Systemu Sterowania Ruchem do wprowadzonych rozwiązań. Konieczne jest na etapie opracowywania projektu budowlanego uwzględnienie zmian w istniejącej infrastrukturze sygnalizacji świetlnej



(przestawienie masztów, wymiana blend, zmiana i uzupełnienie lokalizacji detekcji, po wskazaniu przez ZTP także zastosowanie detekcji dalekiej dla rowerzystów), jak również zaktualizowanie projektu ruchowego i elektrycznego sygnalizacji świetlnej. Przy projektowaniu nowej infrastruktury niezbędnej do prawidłowej obsługi niechronionych uczestników ruchu należy przewidzieć ich osygnalizowanie. W związku z powyższym, na etapie projektu budowlanego należy wystąpić do Wydziału IR oraz do ZDMK o szczegółowe warunki techniczne.

- Parametry techniczne projektowanych rozwiązań (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, skrajnie, warunki widoczności i przejezdności) 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 i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac). Wytycznych do ww. projektów Wydział IR UMK udzieli projektantowi na etapie opiniowania projektu koncepcyjnego lub budowlanego branży drogowej.
- W przypadku realizacji ścieżki rowerowej na przedłużeniu wlotów ulic podporządkowanych, w celu zabezpieczenia przed wjazdem pojazdów osobowych na ciąg rowerowy, należy odróżnić ją kolorystycznie rodzajem nawierzchni od jezdni al. Adama Mickiewicza. Na etapie organizacji ruchu rozważyć zastosowanie dodatkowych elementów BRD.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanej ścieżki rowerowej.

Z poważaniem,

Zastępca Dyrektora Wydziału
Michał Mikołajczyk

Otrzymują:

- 1 x adresat
- 1 x Pani Aleksandra Ludwin - <aludwin@zdmk.krakow.pl>
- 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





RU.461.6.291.2020

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy/przebudowy oświetlenia dla zadania budowy ścieżki rowerowej łączącej ul. Krupniczą z ul. Ingardena w Krakowie.

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 rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ1180(aleje), PZ1111 (Krupnicza), PZ4014(Ingardena). W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno-poglądowym.
2. Informujemy jednocześnie, że w/w obwodowy oświetlenia zostały zmodernizowane w ramach projektu - „Pilotażowa modernizacja oświetlenia ulicznego Miasta Krakowa wraz z rozbudową warstwy telemetrycznej, stworzeniem systemu sterowania oraz budowa instalacji PV”, które otrzymało dofinansowanie ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach Programu Priorytetowego Inteligentne Systemy Energetyczne (ISE). Na wykonane prace w ramach w/w kontraktu firma FB Serwis udzieliła 84 miesięcznej gwarancji tj. do 01.12.2022 r. i w przypadku jakichkolwiek prac elektrycznych na oprawach objętych gwarancją przez osoby/jednostki trzecie gwarancja udzielona przez wykonawcę wygasa. Każda z opraw posiada współrzędne geodezyjne i jest monitorowana przez zewnętrzny system, umożliwiający weryfikację ingerencji w prace przez jednostki zewnętrzne. W związku z powyższym ewentualne przejęcie gwarancji dotyczyć będzie musiało całego obwodu PZ, w którym modernizacja będzie prowadzona, gdyż wykonane prace mogą wpłynąć zarówno na problemy w funkcjonowaniu opraw, uszkodzeniu oprawy (lub jej komponentów), zasilania oprawy oraz niedostateczne oświetlenie ulicy (brak spełnienia norm). Zaleca się jednak koordynację prac na etapie zarówno projektu jak i realizacji z obecnym Gwarantem, tak aby możliwe było podtrzymanie gwarancji udzielonej przez firmę FB Serwis.
3. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK – do pobrania ze strony www.zdmk.krakow.pl -> wytyczne dla projektantów.
4. W ramach inwestycji zaprojektować budowę/przebudowę oświetlenia w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Dla przejścia dla pieszych/przejazdu rowerowego stosować dedykowane oprawy LED o rozsyłe asymetrycznym wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
 - b) Dla ewentualnej przebudowy fragmentu oświetlenia w ul. Krupniczej i Ingardena nowe słupy aluminiowe lub stalowe ocynkowane na fundamentach prefabrykowanych oraz istniejące oprawy z uwzględnieniem pkt. 2
 - c) Dla nowych i przebudowywanych obwodów zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości układany w rurze ochronnej(np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
5. Zasilanie projektować kablowo – doziemnie od najbliższego słupa oświetleniowego.

6. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) w oparciu o uzgodniony projekt budowy DDR/CPR.
7. Rozstaw słupów elektroenergetycznego projektować w oparciu o wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych - wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Infrastruktury (opracowanie dostępne na stronie www.mib.bip.gov.pl w zakładce „Wzorce i standardy”) 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 zawęzać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.
8. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
9. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie (pkt2).
10. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
11. Na etapie wydawanie warunków analizie nie podlegają własności działek. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK.
12. 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) Schematy oświetlenia PZ2280,1111,4014

Z up. DYREKTORA ZDMK

Przemysław Czech
Kierownik Działu Uzgodnień

Otrzymują:

1 x Adresat wraz z załącznikiem

1 x aa RU (IP.452.67.1.2020, ID: 2082226).

H. Reymana

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK NR. *K/4 4.64.6.2.51.2020*

PZ NR 4014

Al. 3-go Maja

Al. F. Focho



4014

LEGENDA:



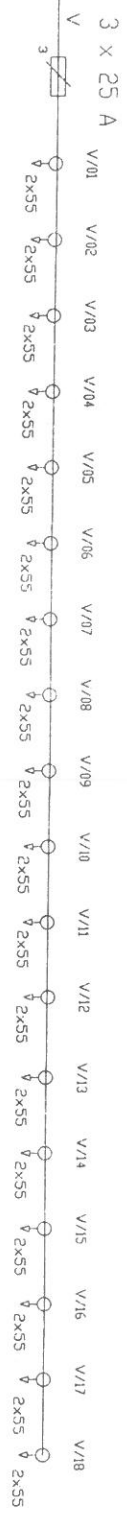
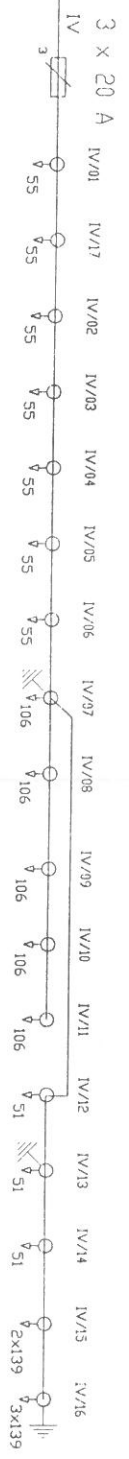
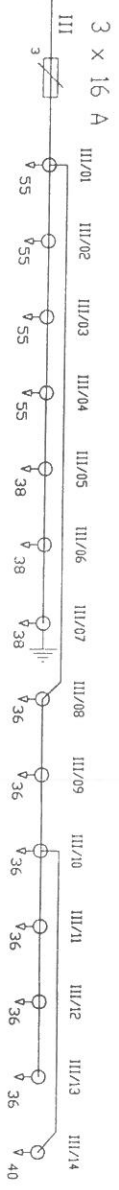
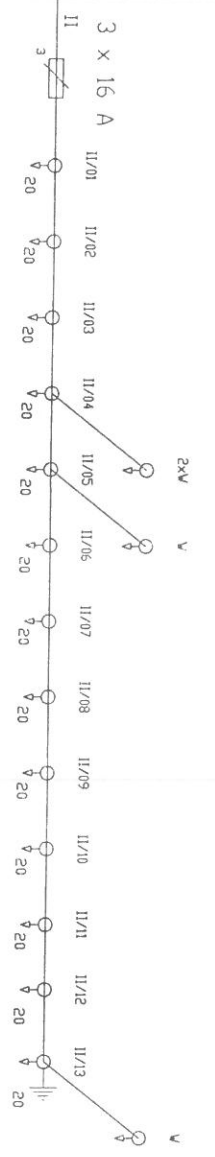
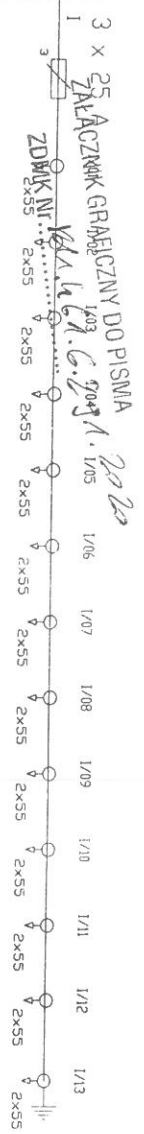
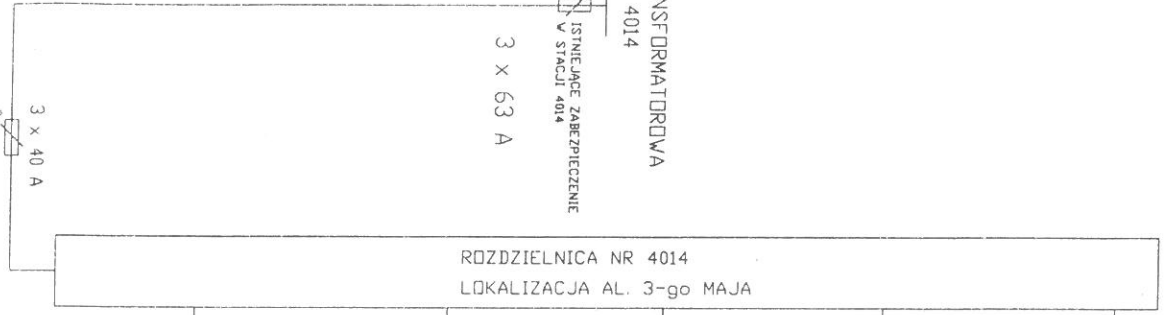
głupo ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/252/99	RYS NR 1AN
PLAN SYTUACYJNY ROZDZIELNICA NR: 4014		

PZ 4014

STACJA TRANSFORMATOROWA
NR 4014

3
IŚNIEJĄCE ZABEZPIECZENIE
W STACJI 4014

ROZDZIELNICA NR 4014
LOKALIZACJA AL. 3-go MAJA



U=380/220V-50Hz
MOC ZAINSTALOWANA P=14,723 kW

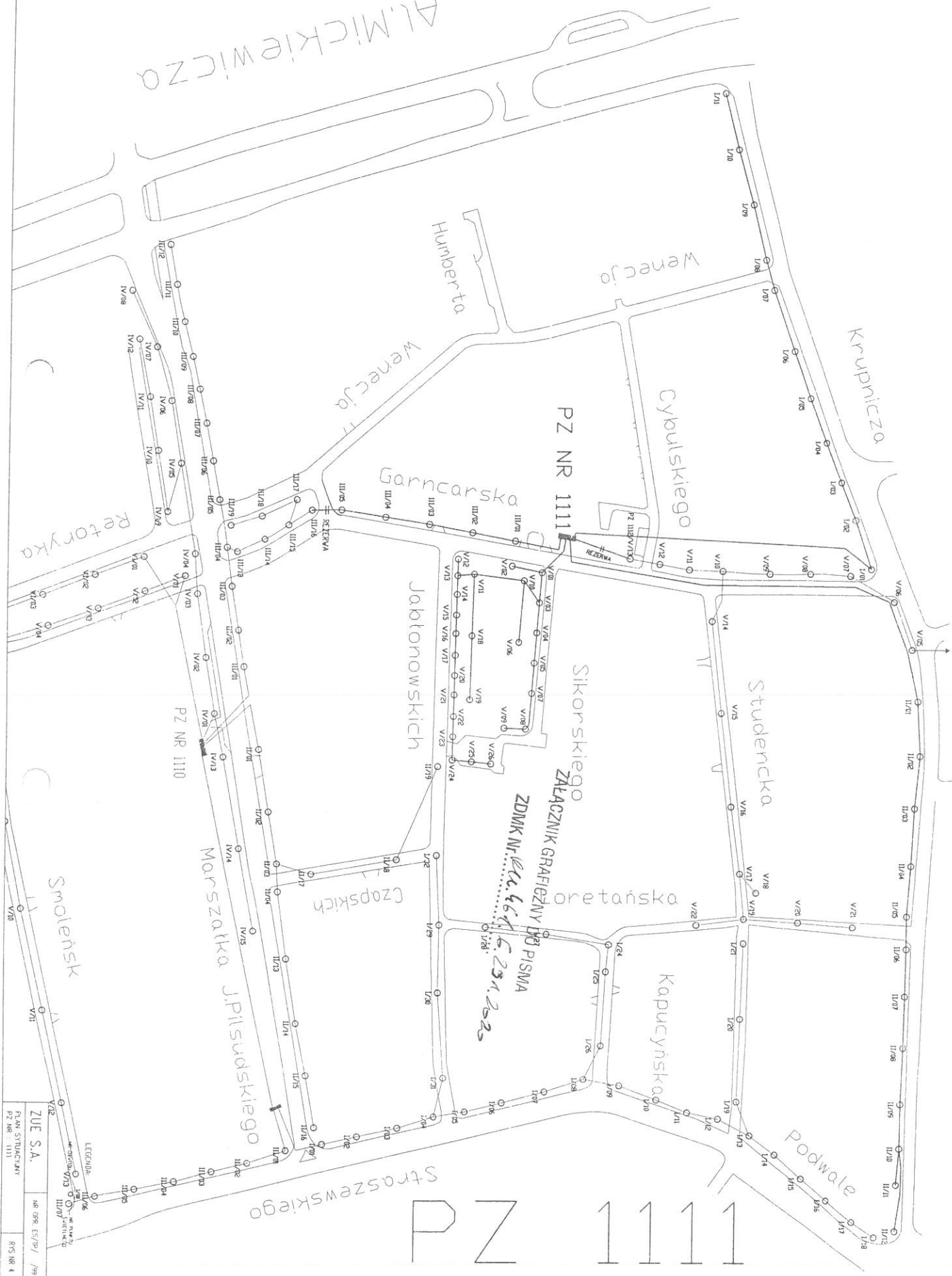
UKŁAD SIĘCI TN-C
S DOPROJNY - SAMODZYMNE SZYBKIE WYŁĄCZENIE

LEGENDA:
1/08 - KONTAKT SWIETLIKOWY
100 - DC ZEWNĘTRZNA SWIATLA (V)

grupa ZUE S. A.	NR 09R. ES/TP/252/99
SCHEM. POŁĄCZENI	R/S NR 2N

ZASILANIE Z PZ 1112

Al. Mickiewicza



PZ NR 1111

PZ NR 1110

PZ 1111

ZUE S.A.	NR DOK. ES/PP / 798
PLAN STACJANY	RYS NR 4
PZ NR 1111	

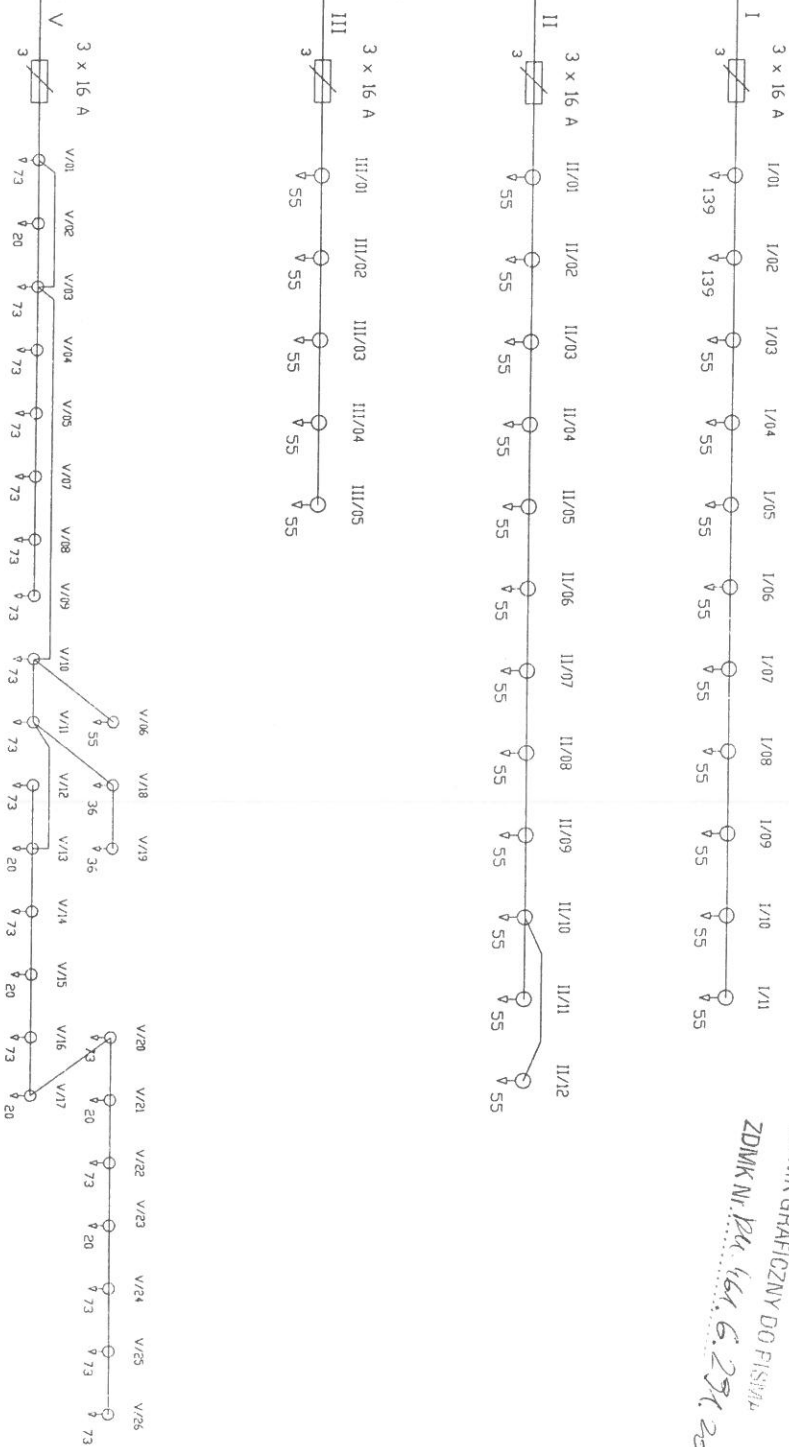
PZ 11111

ZALĄCZNIK GRAFICZNY DO PLANU
ZDMK NR. PA 161.6.291.2022

STACJA TRANSFORMATOROWA
NR 1235

3 x 100 A
IŚCIWIĄCE ZABEZPIECZENIE
V STACJI 1235

ROZDZIELNICA NR 1111
LOKALIZACJA UL. GARNCARSKA

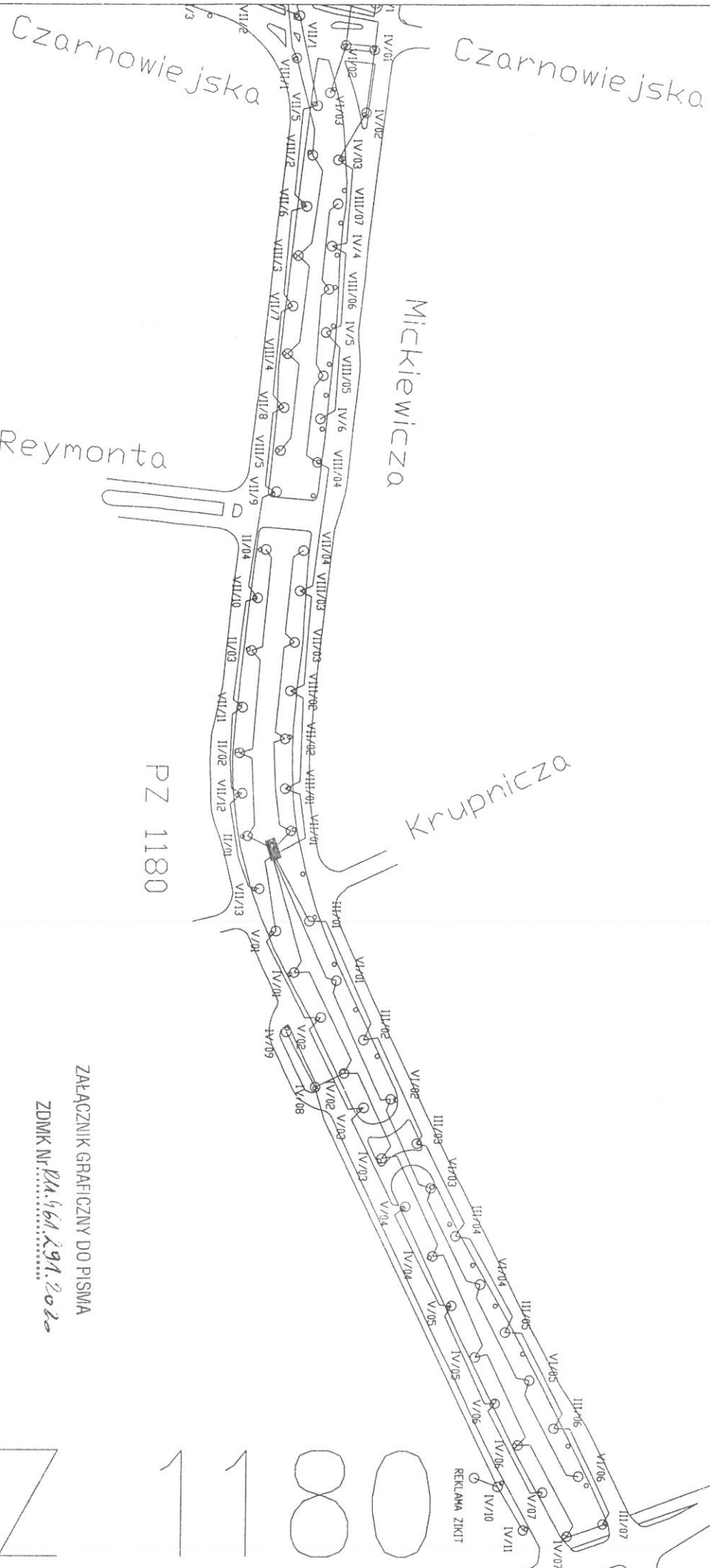


3 x 25 A
ZABEZPIECZENIE
PRZEDLICZNIKOWE

HDC ZAINSTALOWANA P= 5,819 kW
U=400/230V~ 50HZ
UKŁAD SIECI TN-C
SYSTEM OCHRONY - SAMODZIELNE SZYBKI WYŁĄCZENIE

LEGENDA:
I/08 - WŁĄCZNIK AUTOMATYCZNY
V 100 - WŁĄCZNIK AUTOMATYCZNY

grupa ZUC S. A.	
Schemat połączeń zewnętrznych	RYS NR 2
PZ NR: 1111	



PZ 1180

PZ 1180

ZALĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK NR *PA.46A.291.2020*

LEGENDA:

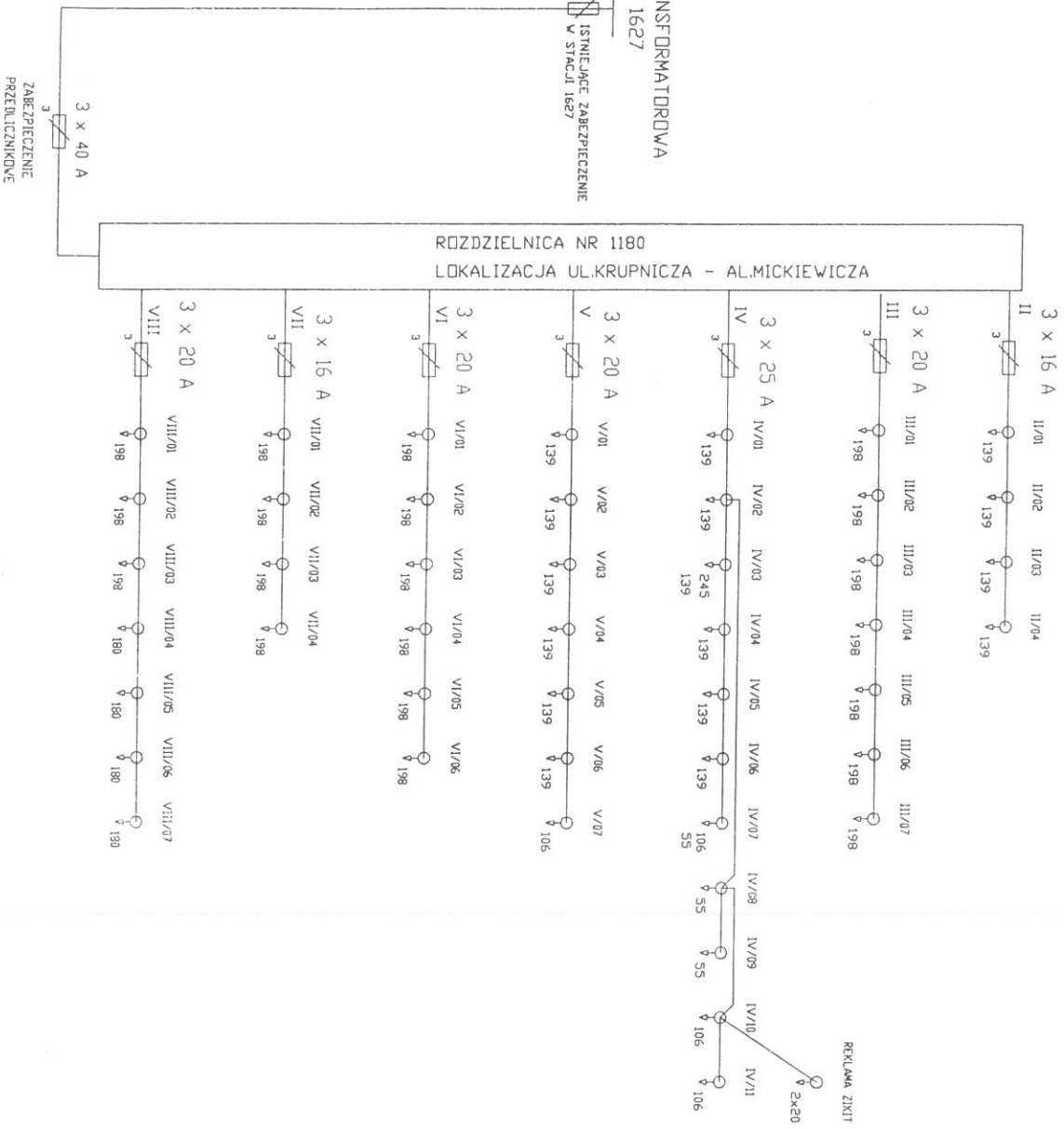
 NR OBYWODU
 NR PUNKTU SPOTKANIA

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES /TP/ 239 /99	R/S. NR 1
PLAN SYTUACYJNY		
ROZDZIAŁNICA NR 1180		

PZ 1180

STACJA TRANSFORMATOROWA
NR 1627

3 x 100 A
IŚCINIENIOWE ZABEZPIECZENIE
W STACJI 1627



ZALĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMIK NR: *KA 461.251.2020*

LEGENDA:

MOC ZAINSTALOWANA P= 12,565 kW
 U=380/220V - 50Hz
 UKŁAD SIĘCI TN-C
 SYSTEM DOBRNY - SĄDOWE WYŁĄCZENIE

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP//99
PLAN SYTUACYJNY ROZDZIELNICA NR: 1180	RYS NR 2

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

BP-05.6724.2.175.2020.MZI

IP.452.67.1.2020

Dotyczy: budowy ścieżki rowerowej łączącej ul. Krupniczą z ul. Ingardena

Wydział Planowania Przestrzennego w odpowiedzi na pismo z dnia 21.10.2020 r. informuje w ramach swoich kompetencji, że zasadnicza część terenu planowanej inwestycji nie podlega ustaleniom żadnego obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Obszar ten podlega ustaleniom Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa (uchwała Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003r. zmieniona uchwałą Nr XCIII/1256/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 3 marca 2010 r. oraz uchwałą Nr CXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014r.) gdzie znajduje się w strukturalnej jednostce urbanistycznej Nr 2 i 6 w kategorii zagospodarowania terenu o symbolu KD – tereny komunikacji oraz w niewielkiej części U – tereny usług oraz UM – tereny zabudowy usługowej oraz zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

Pełna treść dokumentu Studium dostępna jest na stronie:
https://www.bip.krakow.pl/?bip_id=1&mml=48.

Pozostała wschodnia część obszaru objętego inwestycją podlega ustaleniom obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Rejon ulicy Rajskiej" zatwierdzonego Uchwałą Nr XCIX/2582/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 11 kwietnia 2018 r. i znajduje się w obszarze oznaczonym symbolem KDZ.1 – tereny dróg publicznych klasy zbiorczej oraz KDL.1 – tereny dróg publicznych klasy lokalnej.


Ustalenia Planu, pełny tekst wraz z rysunkiem planu udostępnione zostały są na stronie internetowej:
https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=97161

Ponadto tutaj Wydział informuje, że niewielka południowo – wschodnia część wskazanego terenu objęta jest granicami sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Nowy Świat” podjętego Uchwałą Nr VIII/139/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 27 lutego 2019 r.

Aktualne informacje dot. sporządzanego planu dostępne na stronie:
https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=106687

Biorąc pod uwagę powyższe Wydział Planowania Przestrzennego nie wyklucza możliwości realizacji ww. inwestycji na przedmiotowym terenie.

KIEROWNIK PRACOWNI


Tomasz Wadowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. aa (BP-05, MZI)

Urząd Miasta Krakowa
WYDZIAŁ PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
tel. +48 12 616 85 42, bp.umk@um.krakow.pl
31-545 Kraków, ul. Mogińska 41
www.krakow.pl

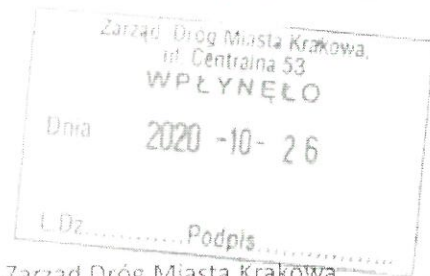




KEGW

Kraków, 22 października 2020 r.

WEU.461.1.1171.2020



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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA BUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ ŁĄCZĄCEJ UL. KRUPNICZĄ Z UL. INGARDENA W KRAKOWIE.

W odpowiedzi na pismo IP.452.67.1.2020 z dnia 21.10.2020 r. (data wpływu do KEGW) w sprawie warunków technicznych na odprowadzenie wód opadowych, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, w rozpatrywanym terenie obowiązuje system kanalizacji ogólnospławnej, której zarządcą jest Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji S.A. w Krakowie. Informujemy również, iż KEGW nie posiada w tym terenie kanalizacji opadowej oraz rowów, których jest administratorem.

W przypadku konieczności odwodnienia planowanej inwestycji do kanalizacji, odwodnienie winno być zaprojektowane i zrealizowane w oparciu o kanał ogólnospławny na warunkach jego zarządcy, jednak zaleca się aby odwodnienie planowanej inwestycji wykonać powierzchniowo na przyległe tereny zielone w taki sposób, aby nie zakłócać gospodarki wodnej sąsiednich działek.

Dodatkowo Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w przypadku budowy/ przebudowy wpustów ulicznych należy spełnić poniższe warunki:

- studzienki wodościekowe, należy projektować z osadnikiem w dnio głębokości 0.8 m z płaskim wpustem, na zawiasie z zabezpieczeniem przed kradzieżą,
- przykanaliki, winny posiadać średnicę nie mniejszą niż 200 mm,
- na włączeniach studni wodościekowych do kanałów ogólnospławnych należy zastosować syfony.

Sposób odwodnienia planowanej inwestycji winien być przedstawiony w projekcie branży drogowej uzgadnianym w ZDMK.

Otrzymują:

1 x Adresat (bez załączników)

1 x aa (WFi)

Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
tel. +48 17 61 67 588, sekretariat@kegw.krakow.pl
31-828 Kraków, os. Złotej Jesieni 14
www.kegw.krakow.pl

z up. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
Piotr Zymon

KZ-03.4120.6.867.2020.MKO

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

Dotyczy: wydania warunków technicznych do budowy ścieżki rowerowej łączącej ul. Krupniczą z ul. Ingardena

Odpowiadając na pismo znak: IP.452.67.1.2020 z 21.10.2020 r. (data wpływu: 21.10.2020 r.) w ww. sprawie, Miejski Konserwator Zabytków w Krakowie informuje, że obwieszczeniem z dnia 07.08.2020 r. (znak: RD.5130.14.2019) Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków zawiadomił o wszczęciu z urzędu postępowania w sprawie wpisu do rejestru zabytków obszaru zachodniej części Alei Trzech Wieszczów wraz z wnętrzem urbanistycznym pl. Inwalidów w Krakowie jako spełniającego kryteria zabytku w trzech kategoriach tj.: 1. historycznego układu urbanistycznego, 2. historycznego zespołu budowlanego, 3. krajobrazu kulturowego. Działka drogowa nr 209/2 obr. 12, Krowodrza (aleja Adama Mickiewicza), której dotyczy planowana inwestycja wchodzi w skład ww. obszaru. W związku z powyższym, w przypadku wydania przez Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków decyzji o wpisie do rejestru zabytków ww. obszaru, na realizację planowanej inwestycji należy uzyskać pozwolenie konserwatorskie w formie decyzji administracyjnej, zgodnie z procedurą KZ-2, dostępną na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa. Zgodnie z art. 10a ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami „Od dnia wszczęcia postępowania w sprawie wpisu zabytku do rejestru do dnia, w którym decyzja w tej sprawie stanie się ostateczna, przy zabytku, którego dotyczy postępowanie, zabrania się prowadzenia prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych i podejmowania innych działań, które mogłyby prowadzić do naruszenia substancji lub zmiany wyglądu zabytku”.

Miejski Konserwator Zabytków informuje, że budowa ścieżki rowerowej łączącej ulicę Krupniczą z ul. Ingardena jest dopuszczalna z uwzględnieniem następujących zaleceń:

- w pasie jezdni na al. Mickiewicza wskazane jest poprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż istniejących przejść dla pieszych (z ewentualnym zaakcentowaniem jej przebiegu kolorem czerwonym),
- w części istniejącego już ciągu pieszego zaleca się wydzielenie w nim ścieżki rowerowej tak aby w jak najmniejszym stopniu ingerować w zieleniec. Nawierzchnię planowanej ścieżki rowerowej należy wykonać z szarego asfaltu natomiast granicę łączenia ścieżki z chodnikiem z szarych obrzeży chodnikowych zlicowanych z płaszczyzną chodnika.

Otrzymują:
1 x Adresat
2 x aa + zał.

MIEJSKI KONSERWATOR
ZABYTKÓW
Jerzy Zbiegich

Urząd Miasta Krakowa
BIURO MIEJSKIEGO KONSERWATORA ZABYTKÓW
tel. +48 12 616 65 00, fax +48 12 616 65 01, mkz@um.krakow.pl
31-144 Kraków, ul. Biskupia 18
www.krakow.pl





Zarząd Inwestycji
Miejskich
w Krakowie

Kraków,

26 PAŹ. 2020

ZIM.IR.41.31.2020

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

**Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA BUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ
ŁĄCZĄCEJ UL. KRUPNICZĄ Z UL. INGARDENA**

W odpowiedzi na pismo znak IP.452.67.1.2020 z dnia 21.10.2020 r. w sprawie wydania warunków technicznych dla budowy ścieżki rowerowej łączącej ul. Krupniczą z ul. Ingardena, Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie uprzejmie informuje, że nie realizuje inwestycji w rejonie niniejszego zadania. W związku z powyższym wydanie warunków technicznych dla realizacji przedmiotowej inwestycji jest poza kompetencjami tut. Zarządu.

p.o. Z-cy Dyrektora Zarządu
Inwestycji Miejskich w Krakowie

Anna Twardowska
Anna Twardowska

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x ZIM IR a/a

Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie
tel. +48 12 341 85 09, sekretariat@zim.krakow.pl
31-059 Kraków, ul. Reymonta 20
www.zim.krakow.pl

Inspektor Nadzoru

76.19.2020
go
Kle. B
Zuszy



Kraków, 12 LIS. 2020

TA.464.3.51.2020

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

Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA BUDOWY DROGI DLA ROWERÓW ŁĄCZĄCEJ UL. KRUPNICZĄ Z UL. INGARDENA.

W odpowiedzi na pismo znak: IP.452.62.1.2020 z dnia 21.10.2020 r. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie wskazuje poniżej następujące warunki techniczne dla zadania polegającego na budowie drogi dla rowerów łączącej ul. Krupniczą z ul. Ingardena:

W zakresie niechronionych uczestników ruchu:

- Należy zapewnić min. 3m szerokość łącznika rowerowego.
- Szerokość chodnika dostosować do przewidywanego natężenia ruchu (postulujemy szerokość 4m).
- W przypadku braku możliwości zapewnienia w/w parametrów dopuszcza się możliwość rozdzielenia ciągów lub poprowadzenia przebiegu z ominięciem drzew.
- Dla infrastruktury rowerowej należy zastosować rozwiązania wg „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” zgodnie z Zarządzeniem Nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r. (m.in. zastosowanie nawierzchni asfaltowej).
- Na wlotach ul. Krupniczej i Ingardena powinna zostać wprowadzona organizacja ruchu umożliwiająca rowerzystom oczekiwanie (pas filtrujący - analogiczne rozwiązanie jak na wlocie ul. Dunin -Wąsowicza).
- W zakresie zadania uwzględnić korektę sygnalizacji świetlnej.

W przypadku braku możliwości dobudowy przejść dla pieszych wnioskujemy, o modyfikację zakresu projektu i pozostawienie w projekcie samego łącznika rowerowego

Otrzymują:

1 x adresat
1x a/a

Sprawę prowadzi:

Anna Sikora - Dział TA nr tel.: 501 675 446

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

Zarząd Transportu Publicznego
sekretariat@ztp.krakow.pl
31-072 Kraków ul. Wielopole 1
www.ztp.krakow.pl

Z up. DYREKTORA ZTPK

Margot
Kraków
Miejscowość

Kraków, 9 listopada 2020 r.

ZZM.ZZS.53.180.20.24112.ET

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

Dotyczy: PISMA ZNAK IP.452.67.1.2020 Z DNIA 21.10.2020 R. W SPRAWIE WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA BUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ ŁĄCZĄCEJ UL. KRUPNICZĄ Z UL. INGARDENA

W odpowiedzi na pismo jw. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie wskazuje, że w ramach planowanej budowy ścieżki rowerowej łączącej ul. Krupniczą z ul. Ingardena należy uwzględnić poniższe warunki.

1. Należy przyjąć rozwiązania projektowe, które nie wymuszają ingerencji w istniejącą zieleni, 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 zieleni 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.

3. Lokalizację nasadzeń kompensacyjnych za drzewa i krzewy usuwane w ramach inwestycji jw. należy uzgodnić z ZZM.
4. Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej projekt należy przedłożyć do uzgodnienia w tut. Jednostce.

Z upoważnienia
Dyrektora Zarządu Zieleni Miejskiej
[Podpis]
Zastępcy Dyrektora ds. Zieleni

Otrzymują:
1. Adresat
2. a/a

