



IPR.452.81.3.2022

WARUNKI TECHNICZNE

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: „Rozbudowa ul. Przemysłowej” – zapis w Budżecie Miasta Krakowa - opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji ZRID.

Zakres zadania: ul. Przemysłowa na odcinku od ul. Zabłocie do ul. Lipowej wraz z odwodnieniem, oświetleniem, przekładkami kolidującego uzbrojenia i budową chodników.

Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Parametry techniczne docelowego 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 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124 ze zmianami) oraz z ustaleniami obowiązującego MPZP.
2. Projektowany układ winien być projektowany jako droga publiczna klasy D – dojazdowej, określonej w ww. rozporządzeniu.
3. Szerokość pasów ruchu powinna wynosić na drodze klasy D – 2x2,50m i może być zwiększona do maksymalnie 2x3,50m, jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanej struktury rodzajowej lub ilościowej ruchu.
4. Należy zaprojektować obustronny chodnik.
5. Chodnik należy zaprojektować jako normatywny, zgodny z ww. rozporządzeniem. Projektowany chodnik winien spełniać wymagania określone w § 44 ww. rozporządzenia.
6. Zakres budowy chodnika należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego, z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy.
7. Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych oraz ciągi piesze powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne. Minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m.
8. Projektowany chodnik należy wykonać z nawierzchni bezfazowej koloru szarego, na zjazdach koloru czerwonego, a na przejściach dla pieszych zastosować kostkę integracyjną. Zastosować krawężniki granitowe 20/30.
9. W dokumentacji projektowej wskazane jest uwzględnienie ew. korekt istniejącego układu drogowego (w tym jego przebudowa/ rozbudowa) w niezbędnym zakresie, dla zapewnienia prawidłowego dowiązania do stanu istniejącego i normatywnych parametrów docelowego układu drogowego. Przewidzieć budowę/rozbudowę/budowę skrzyżowań.
10. Nawierzchnia ulicy powinna być wykonana z betonu asfaltowego (AC).
11. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry drogi (w tym m. in. szerokości jezdni, chodnika, pobocza, granic pasów drogowych, przebiegu krawędzi jezdni).
12. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu

- wszystkim użytkownikom drogi. W dokumentacji projektowej przewidzieć przebudowę istniejących zjazdów i dojazdów w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego.
13. Przy wszystkich planowanych przejściach dla pieszych należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi wyposażonymi w rowki prowadzące dla osób z dysfunkcją wzroku.
 14. 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.
 15. Dokumentacja projektowa w zakresie geometrii docelowego układu drogowego przed złożeniem do uzgodnienia w tut. Zarządzie winna uzyskać pozytywne opinie, w zależności od potrzeb: Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa, Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.
 16. Konstrukcje nawierzchni winny być projektowane w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.
 17. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
 18. O warunki w zakresie odwodnienia drogi należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.
 19. Odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych ww. rozporządzenia wymagają uzyskania zgody właściwego w sprawie Ministra.
 20. Zgodnie z art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych oraz zgodnie z ustawą 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. W związku z czym należy uwzględnić wymagania Rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz.U.2015.680).
 21. W przypadku kolizji z istniejącymi urządzeniami lub sieciami w obrębie działek drogowych Inwestor winien rozwiązać kolizje branżowe na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci.
 22. Należy zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową, przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0.5m.
 23. W zależności od potrzeb w przypadku występowania kolizji z istniejącą zielenią w związku z planowaną inwestycją należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie.
 24. Należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne

Warunki techniczne w zakresie oświetlenia:

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ3005. W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno-poglądowym.
2. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (dostępne na www.zdmk.krakow.pl -> wytyczne dla projektantów).

3. W ramach planowanej inwestycji należy zdemontować istniejące oświetlenie oraz zaprojektować budowę nowego oświetlenia linią kablową, doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Dopuszcza się zabudowę istniejących słupów na nowych fundamentach prefabrykowanych - ocenę stanu technicznego oraz ostateczna decyzja co do zastosowania istniejących słupów należy do Działu Utrzymania Infrastruktury Torowej i Energetycznej tut. Zarządu.
 - b) W pozostałym zakresie projektować słupy aluminiowe anodowane lub stalowe ocynkowane na fundamentach prefabrykowanych zgodne z wymaganiami ZDMK.
 - c) Oprawy LED wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
 - d) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości układny w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
 - e) Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub zutylizować w porozumieniu z Działem Utrzymania Infrastruktury Torowej i Energetycznej tut. Zarządu.
 - f) Zasilanie projektować jak dla stanu istniejącego (kablowo, doziemnie).
 - g) Dla ewentualnych przejść dla pieszych projektować dedykowane oświetlenie zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Infrastruktury z dnia 20.07.2018r. (dedykowane oprawy led) - zgodnie z wymaganiami ZDMK.
4. Wykonać bilans mocy obwodów istniejących i projektowanych i w razie konieczności wystąpić do TD S.A. o zmianę warunków zasilania.
5. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) na podstawie uzgodnionego projektu branży drogowej.
6. Rozstaw słupów sieci oświetleniowej, ilość i wielkość źródeł światła dobrać wg. Obliczeń i wymagań natężenia oświetlenia dla danej kategorii zagospodarowania z zachowaniem wymaganej 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. 2019 poz. 1643 z póź. zm.) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawężać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.
7. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
8. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymującą oświetlenie w Krakowie.
9. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
10. Na etapie wydawania warunków analizie nie podlegają własności działek. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK.
11. 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.

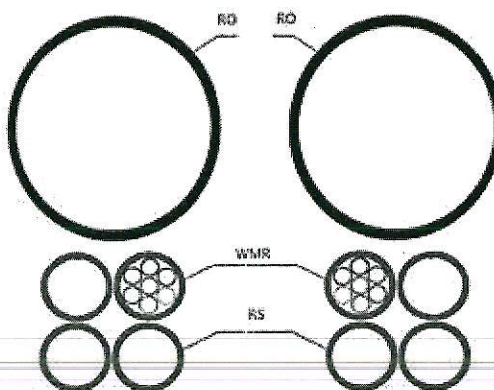
Warunki techniczne w zakresie oznakowania i urządzeń BRD do docelowej organizacji ruchu:

1. Wykonawca w ramach inwestycji pod nazwą „Przebudowa ul. Przemysłowej” 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 ciążył będzie 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.).
2. 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.
3. 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/*
4. 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.
5. 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.
6. 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
 - znaki i tablice mają posiadać napis w formie naklejki o następującej treści: "Niszczenie, uszkodzenie lub usunięcie tego znaku stanowi wykroczenie, a kto go popełnia podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny (zgodnie treścią art. 85 § 1 Kodeksu Wykroczeń)".
7. 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.
8. 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.

9. 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. 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.
10. 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.
11. Nie dopuszcza się montażu słupków pod znaki oraz słupków blokujących w wydzielonym terenie zielonym, klombie który jest przeważnie zlokalizowany w ciągu pieszym.
12. 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.

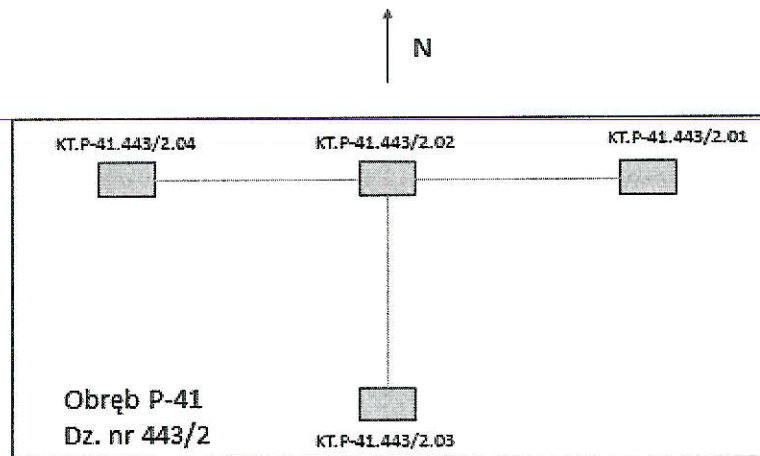
Warunki techniczne w zakresie kanału technologicznego:

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. Zaprojektować kanał technologiczny KTu2 tj. ciąg złożony z modułu dwóch rur RO 125/108 (średnica zewn. / średnica wewn.), sześciu rur RS40/3,7 mm i dwóch prefabrykowanych wiązek mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm. Trasa projektowanego kanału, powinna przebiegać w granicach zadania. Kanał powinien być zakończony studniami kablowymi, zlokalizowanymi tuż przy granicy kończącej opracowanie. Średnice kanalizacji mogą ulec zmianie, w zależności od ilości, typu i przekroju żył istniejącego okablowania operatorów, do ułożenia w kanale technologicznym.



3. 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.

4. Pod przebudowywaną drogą, zaprojektować kanały technologiczne przepustowe.
5. Otwory rur zabezpieczyć uszczelkami w studniach kablowych.
6. Po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów.
7. Wszelkie połączenia kanalizacji, powinny być wykonane w studniach kablowych.
8. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi, powinny wynosić 100m
9. Na trasie kanalizacji, zastosować studnie nie mniejsze niż SK-2.
10. Elementy metalowe studni, wykonać ze stali ocynkowanej.
11. Wywietrzniki na pokrywach studni kanału technologicznego, powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”
12. Nad kanalizacją umieścić taśmę ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”. Końce taśmy powinny znajdować się w studniach kablowych.
13. Wprowadzić numery studni zgodnie z poniższym schematem: Typ kanału (KT lub KK) . nazwa obrębu (P-41) . numer działki na której studnia jest zlokalizowana (443/2) . kolejny numer studni (np. 01) (pierwsza studnia liczona od północy zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara). Dla każdej działki kolejny numer studni liczony oddzielnie. Przykładowe numery studni: KT.P-41.443/2.01 ; KT.P-41.443/2.02



14. W projekcie należy uwzględnić aktualne numery działek. Jeżeli w wyniku prowadzonej inwestycji, numeracja działek ulegnie zmianie, należy dokonać korekty na dokumentacji powykonawczej.
15. 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.

Pozostałe informacje o zadaniu:

1. Ulica Przemysłowa jest drogą wewnętrzną, nie zaliczoną do dróg publicznych.
2. W obszarze objętym opinią obowiązuje Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Zabłocie”, zatwierdzony Uchwałą Nr CXIII/1156/06 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 czerwca 2006 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego Nr 559, poz. 3534 z dnia 19 września 2006 r.).

3. Zgodnie z ww. obowiązującym MPZP ul. Przemysłowa zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających tereny o oznaczeniu: B.KDD (Tereny dróg publicznych - ulic klasy dojazdowej).

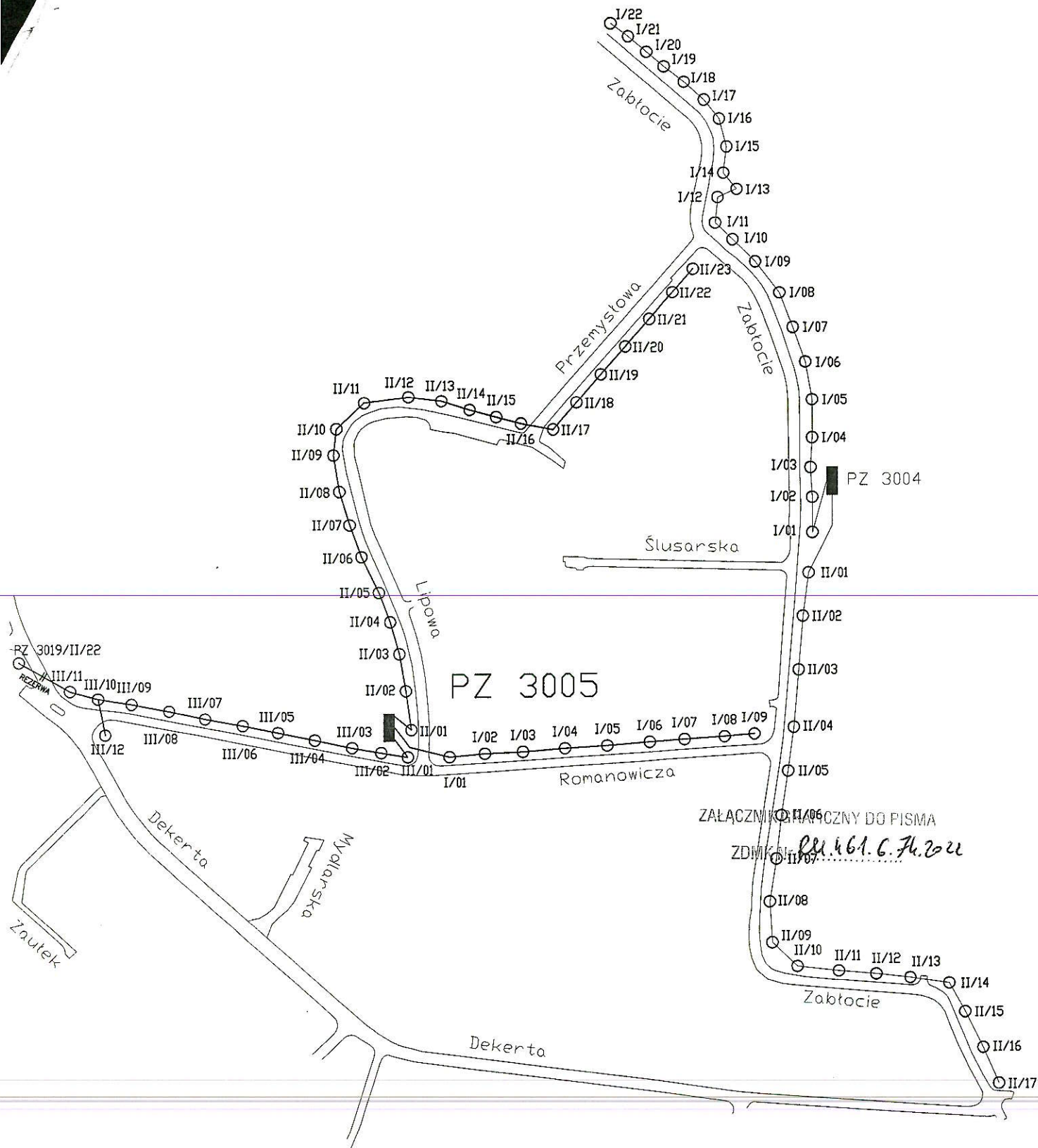
Otrzymują:

1 x adresat

1 x a/a


Z-ca Dyrektora
ds. Inwestycji

Janusz Zagórski



PZ 3005

LEGENDA:

NR OBRWODU  NR PUNKTU ŚWIETLNEGO

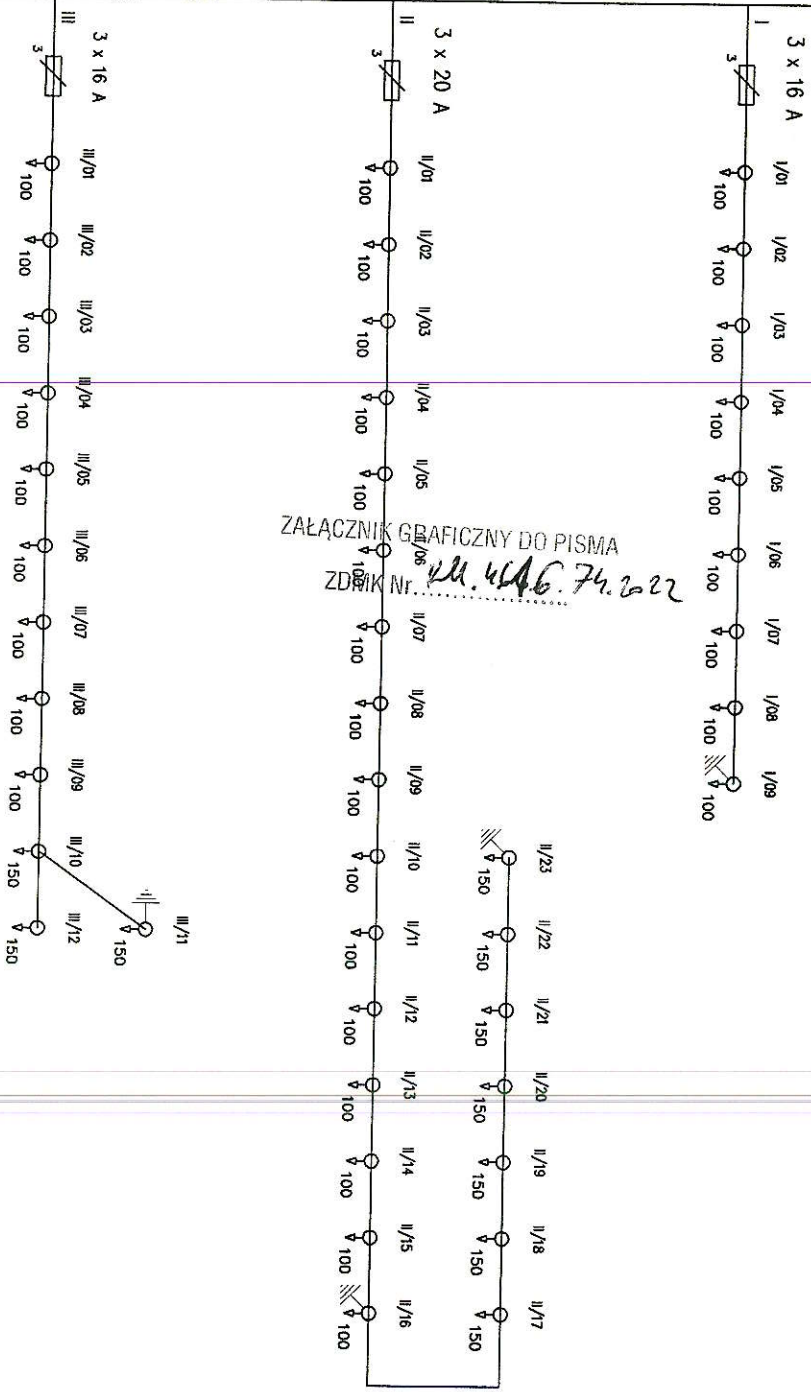
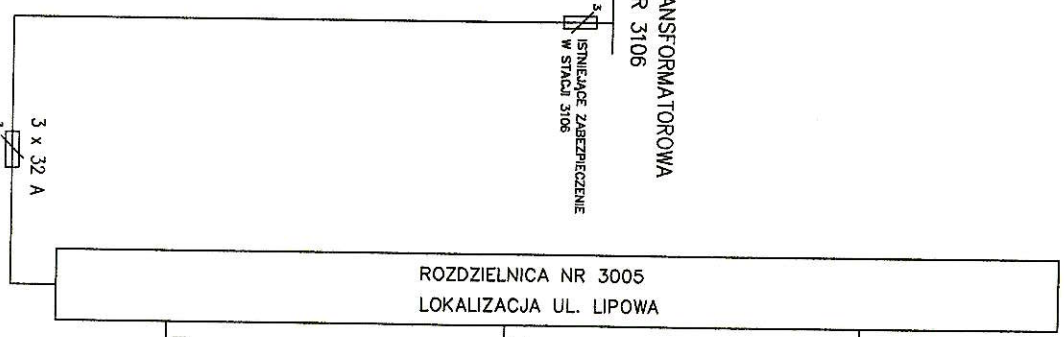
grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/248/99
PLAN SYTUACYJNY ROZDZIELNICA NR: 3005	RYS NR 1D,E

PZ 3005

STACJA TRANSFORMATOROWA NR 3106

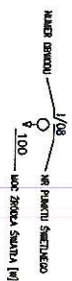
3 x 100 A
IŚNIEJĄCE ZABEZPIECZENIE
W STACJI 3106

ZABEZPIECZENIE
PRZEDŁICZNIKOWE



ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDRIK Nr *22.466.74.22*

LEGENDA:



MOC ZAINSTALOWANA P=4,330 kW
U=380/220V~50Hz
UKŁAD SIECI TN-C
SYSTEM OCHRONY - SAMOIZOLACJA SZYN, WŁĄCZENIE

PLAN SYTUACYJNY	grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/248/99
DZIĘKI WYKONANIE		RYS NR 2F

Kraków, dn. 17 marca 2022r.

WEU.461.1.318.2022

URZĄD MIASTA KRAKOWA
KANCELARIA MAGISTRATU
Plac Wszystkich Świętych 3/4

Data 2022 -03- 18 (8)

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA ZADANIA PN.: „PRZEBUDOWA UL. PRZEMYSŁOWEJ W KRAKOWIE” NA ODCINKU OD UL. ZABŁOCIE DO UL. LIPOWEJ NA DŁUGOŚCI OK. 350 M.

W odpowiedzi na pismo w sprawie warunków technicznych na odprowadzenie wód opadowych, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji ogólnospławnej. W związku z powyższym o warunki techniczne na odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z planowanej inwestycji należy zwrócić się do zarządcy kanalizacji ogólnospławnej – tj. Wodociągów Miasta Krakowa S.A., ul. Senatorska 1, 30- 106 Kraków.

Ponadto:

1. studzienki wodościekowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0,8 m,
2. należy dążyć do zatrzymania wód opadowych w miejscu opadu,
3. w celu ograniczenia uszczelnienia zlewni zaleca się dla budowy parkingów zastosować nawierzchnię przepuszczalną – geokraty, płyty betonowe ażurowe oraz zastosować rozwiązania retencji i gospodarki wodami opadowymi takie jak: rowy chłonne, niecki filtracyjne, itp. Wdrażanie takich pro-retencyjnych rozwiązań skutecznie ograniczy odpływ wody deszczowej do miejskiej sieci kanalizacji, zmniejszając tym samym ryzyko podtopień oraz w dłuższej perspektywie czasowej suszy.

Otrzymują:

1 x Adresat (bez załączników)

1 x aa (WEU)

33391/22

Zarząd Dróg Miasta Krakowa ul. Centralna 53 WPŁYNĘŁO	
Dnia	2022 -03- 18
L.Dz.....	IP.....Podpis.....

z us. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

Piotr Zymon

IR-01.7211.45.2022

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Dział Przygotowania Inwestycji – IP
Sekcja Drogowo-Torowa – IPR
<sekretariat@zdmk.krakow.pl>

Dotyczy wydania warunków technicznych dla przebudowy ul. Przemysłowej
Data pisma 15.03.2022 r.
Data wpływu 15.03.2022 r.
Znak sprawy IPR.452.81.1.2022

Szanowni Państwo,

przekazuję następujące wytyczne do wnioskowanego zadania.

- Ulicę należy projektować o parametrach zgodnych z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Zabłocie” [1], tj. jako ulicę klasy dojazdowej.
- Ulica winna posiadać obustronne chodniki o szerokościach dostosowanych do miarodajnych natężeń ruchu pieszego, jednak nie mniejszych niż 2,00 m.
- Ze względu na klasę ulicy oraz lokalizację w centrum miasta, konieczne jest zaprojektowanie rozwiązań uspokojenia ruchu.
 - Ruch rowerowy należy prowadzić na jezdni.
 - Zasadne jest przeanalizowanie możliwości zaprojektowania wyniesionych tarcz skrzyżowań ul. Przemysłowej z ulicami poprzecznymi, w tym z ul. Zabłocie, jak również wyniesienie przejść dla pieszych zlokalizowanych poza skrzyżowaniami.
- W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych, parkometrów itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
- Należy zachować ciągłość niwelety i nawierzchni chodnika na zjazdach.
- Zwracam uwagę, iż obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego ([1] oraz [2]) ustalają linie rozgraniczające ul. Zabłocie (w rejonie skrzyżowania z ul. Przemysłową) w oddaleniu od istniejącego przebiegu ulicy (celem wyprostowania ul. Zabłocie). Należy przeanalizować zwiększenie zakresu zadania, by było możliwe zaprojektowanie skrzyżowania ww. ulic w docelowej lokalizacji. Pozwoli to także na poprawę czytelności rozwiązań (brak realizacji skrzyżowania na łuku poziomym, ustalenie bardziej intuicyjnego przebiegu ul. Zabłocie) oraz na zwiększenie liczby miejsc postojowych.
- Należy zapewnić prawidłowe oświetlenie ulicy, w tym właściwe doświetlenie przejść dla pieszych oraz obszarów oczekiwania przed jezdnią.

Parkowanie

Zwracam uwagę, iż po zaliczeniu ul. Przemysłowej do kategorii dróg publicznych, zgodnie z [3], zostanie ona objęta śródmiejską strefą płatnego parkowania. Konieczne jest uwzględnienie uwarunkowań związanych z lokalizacją ul. Przemysłowej w tej strefie.

- Należy dążyć do wyznaczenia obustronnych miejsc postojowych.
- Stanowiska postojowe należy odsunąć na odległość min. 10 m od przejść dla pieszych oraz skrzyżowań, jak również zapewnić pole widoczności w ich rejonie oraz dla zjazdów.
- Przy projektowaniu zatok o prostopadłym lub ukośnym sposobie parkowania, konieczne jest zastosowanie rozwiązań zapewniających niezmnieszenie użytkowej szerokości chodnika przez zwis zaparkowanego pojazdu. W tym celu wskazuje się następujące sposoby oddzielenia miejsc postojowych od ciągów pieszych (od najbardziej do najmniej rekomendowanego):
 - oddzielić zatokę postojową od chodnika zieleńcem; lub
 - zastosować ograniczniki parkowania umieszczone w odległości 0,50 m od krawędzi zatoki (w postaci rozwiązania trwałego lub urządzeń brd); lub
 - zwiększyć szerokość chodnika o 0,50 m.
- Należy przewidzieć wyznaczenie stanowisk postojowych dla osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z [4].

Ponadto

- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej (docelowej) oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).

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

W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:

- telefonicznie – pod numerem 12 616 84 65 (sprawę prowadzi Tomasz Powęzka)
- osobiście – Referat Zarządzania Ruchem, ul. Wielopole 1, pokój 202
- e-mailowo – ir.umk@um.krakow.pl

Z wyrazami szacunku

DYREKTOR WYDZIAŁU

Zdzisław Gryga

Podstawa prawna

- [1] Uchwała Nr CXIII/1156/06 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 czerwca 2006 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Zabłocie (Dz. Urz. Woj. Mał. nr 559 poz. 3534)
- [2] Uchwała Nr LV/1528/21 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 kwietnia 2021 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Zabłocie - Zachód” (Dz. Urz. Woj. Mał. poz. 2481)
- [3] Uchwała Nr LXXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2021 r. poz. 3515)
- [4] Art. 12a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.).

Otrzymują:

- 1. Adresat
- 2. Aa

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





Kraków, dnia 24 MAR. 2022

TA.464.3.45.2022.TF

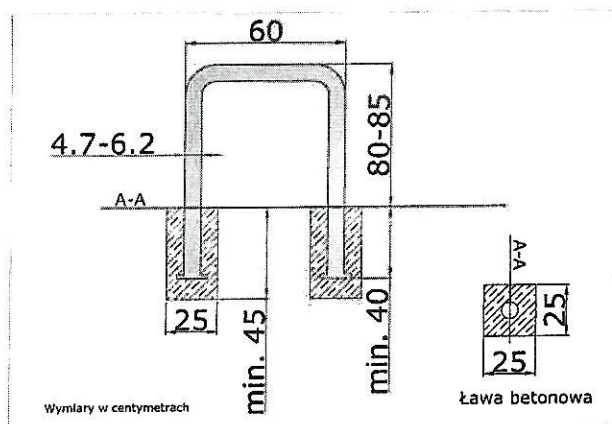
Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53, 31-586 Kraków
sekretariat@zdmk.krakow.pl

Dotyczy: PISMA ZNAK IPR.452.81.1.2022 Z DNIA 15 MARCA 2022 R. WS. WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: „PRZEBUDOWA UL. PRZEMYSŁOWEJ” NA ODCINKU OD UL. ZABŁOCIE DO UL. LIPOWEJ NA DŁUGOŚCI OK. 350 M.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w odpowiedzi na korespondencję jw., uprzejmie informuje w ramach opinii, że należy:

- 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;
- uwzględnić w projekcie zastosowanie „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej miasta Krakowa” przyjętych do stosowania Zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r. i „Standardów Infrastruktury Piesznej Miasta Krakowa” przyjętych do stosowania Zarządzeniem nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r;
- zaprojektować układ i geometrię ul. Przemysłowej dla strefy TEMPO 30 oznakowanej D-43, D-44 z obustronnymi chodnikami o minimalnej szerokości użytkowej 2 m, uwzględniając ruch rowerowy w ruchu ogólnym. Biorąc pod uwagę powyższe należy zaprojektować naturalne elementy uspokojenia ruchu w formie naprzemiennych pasów postojowych na jezdni;
- zapewnić spójność i skomunikowanie istniejącej infrastruktury z projektowaną w zakresie obustronnej infrastruktury pieszej z uwzględnieniem zjazdów i dojść do posesji dla funkcjonalność użytkowania i bezpieczeństwa pieszych;
- zwrócić uwagę, aby uwzględnić zapewnienie dogodnych warunków widoczności pomiędzy ruchem pojazdów samochodowych, rowerzystów i pieszych z uwagi na ruch rowerowy w ruchu ogólnym;
- zapewnić ciągłość nawierzchni bezfazowej najlepiej asfaltowej i niwelety chodników przez zjazdy;
- zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego opracowaniem, elementy uzbrojenia nie mogą zawężać użytkowej szerokości projektowanych chodników;
- zastosować minimalne dopuszczalne parametry projektowanych zjazdów dostosowując do pełnionej funkcji;
- stosować stojaki rowerowe ze stali nierdzewnej szlifowanej o powłoce matowej w formie i wzorze zgodnym z modelem przyjętym w rozdziale 9 na str. 83 „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” Zarządzeniem Nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r., opublikowanym na ogólnodostępnej stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa o adresie <https://www.bip.krakow.pl/> => WŁADZE I MIASTO => PRAWO => Zarządzenia Prezydenta Miasta Krakowa.

Rys. 26A ze „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”:



Z up. DYREKTORA ZTP

[Signature]
Małgorzata Szynak
Kierownik Odziału
Mobilności Aktywnej

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x a/a

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

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
tel. +48 12 616 86 00 (centrala), tel. +48 12 616 86 02, sekretariat@ztp.krakow.pl
31-072 Kraków, ul. Wielopole 1
www.ztp.krakow.pl