

IPR.452.192.3.2022

WARUNKI TECHNICZNE

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: :: „Modernizacja pętli autobusowej Nowy Bieżanów Południe” – zapis w Budżecie Miasta Krakowa – opracowanie analizy kierunkowej

Zakres zadania: pętla autobusowa Nowy Bieżanów Południe przy ul. Aleksandry na przeciwko budynku nr 17

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 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.)* oraz *Standardami infrastruktury pieszej Miasta Krakowa (Zarządzenie Nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 09.11.2021r.)*.
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 do przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych wszystkich elementów pasa drogowego (w tym: przebiegu krawędzi jezdni, szerokości istniejącej jezdni, chodnika, itp.).
4. Zakres inwestycji należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb).
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności i przejezdności, w szczególności komunikacji miejskiej.
6. Wytyczne dla potrzeb transportu zbiorowego (w tym lokalizacji peronów, technologii nawierzchni, lokalizacji wiat) winny być określone przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.
7. Konstrukcje nawierzchni powinny być projektowane przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności, jednocześnie powinny uwzględnić uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich.
8. 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. Dodatkowo, wskazane jest dostosowanie elementów pętli do obsługi niepełnosprawnych (w tym np. zapewnienie: obniżonych wejść na perony, pasy medialne, krawężniki peronowe).

9. Szerokość chodników dostosować do natężeń ruchu pieszych. Rozwiązania ciągów pieszych oraz przejść, muszą zapewniać bezpieczeństwo ruchu pieszych jak również winny być dostosowane do potrzeb ruchu osób niepełnosprawnych. Należy zapewnić dedykowane oświetlenie przejść dla pieszych. W obszarach przejść dla pieszych i peronów KMK zastosować pasy medialne.
10. Ponadto należy:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, WMIR UMK, – przed uzgodnieniem projektu budowlanego;
 - b) w przypadku ewentualnej kolizji z istniejącą zielenią, należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej;
 - c) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
 - d) uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia;
 - e) uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
 - f) o pozostałe wytyczne dla przedmiotowego zadania należy wystąpić do odpowiednich pod względem kompetencji działów merytorycznych w tut. Zarządzie oraz Jednostek GMK.
11. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
12. O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Klimat – Energia- Gospodarka Wodna. Równocześnie tut. Zarząd Informuje, że w zakresie elementów odwodnienia drogi należy zastosować:
 - studzienki wodościekowe z osadnikiem w dnie głębokości 0.8 m z płaskim wpustem, na zawiasie z zabezpieczeniem przed kradzieżą;
 - przykanaliki średnicy min. 200 mm o normatywnych spadkach.
13. Należy sprawdzić stan techniczny istniejącej kanalizacji deszczowej, studni wodościekowych, ich drożność oraz sposób i miejsce wpięcia do odbiornika. W przypadku gdy studnie wodościekowe są włączone do kanalizacji sanitarnej lub nie mają podłączenia należy je podpiąć do kanalizacji deszczowej na warunkach KEGW. W przypadku złego stanu technicznego studni wodościekowych lub/i przykanalików należy wymienić je na nowe.
14. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

Warunki techniczne w zakresie oświetlenia:

1. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (do pobrania ze strony www.zdmk.krakow.pl -> wytyczne dla projektantów) oraz wymagania określone w Zarządzeniu Nr 3113/2018 PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA z dnia 15.11.2018r. w sprawie wprowadzenia „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”.
2. W obszarze przedmiotowej inwestycji zlokalizowane jest oświetlenie w zarządzie ZDMK zasilane z PZ3113. W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno – poglądowym. Sieć oświetleniowa pracuje w układzie TN-C.
3. Informujemy, że w przedmiotowej lokalizacji, w związku inwestycją MPK polegającą na budowie stacji transformatorowej dla zasilania stacji ładowania autobusów elektrycznych, wydano warunki przebudowy oświetlenia (usunięcie kolizji z planowaną stacją) – pismo sygnatura RU.461.6.96.2020 z dnia 28.04.2020r. oraz uzgodniono projekt RU.461.7.123.2020 z dnia 22.10.2020r. W projekcie, dla którego wydano niniejsze warunki, należy uwzględnić zmiany w układzie sieci oświetleniowej związane z inwestycją MPK, w tym częściową zabudowę nowych słupów i związaną z tym ewentualną, możliwość ich ponownego wykorzystania w ramach niniejszej inwestycji.

4. W ramach inwestycji należy zdemontować istniejące, wyeksploatowane oświetlenie (z uwzględnieniem informacji z pkt. 3 niniejszych warunków) i projektować budowę nowego oświetlenia zasilanego linią kablową, doziemną w oparciu o poniższe wytyczne:
 - a) Projektować nowe słupy stalowe, ocynkowane na fundamentach prefabrykowanych
 - b) Nowe oprawy typu Led wyposażone w sterownik lokalny zgodny systemem ZDMK
 - c) Przejścia dla pieszych w obszarze inwestycji należy oświetlić z wykorzystaniem opraw LED o rozsyłe asymetrycznym zgodnie z wymaganiami ZDMK.
 - d) Zasilanie projektować od najbliższego słupa poza zakresem przebudowy.
 - e) Podtrzymać zasilanie obwodów poza zakresem przebudowy.
 - f) W projekcie zastosować kabel miedziany pięćżyłowy o przekroju min 16mm². (np. YKXs 5x16) na całym zakresie zabezpieczony rurą ochronną (rury sztywne pod drogą / zjazdami, np. dvk, dvr, srs).
 - g) Zasilanie opraw od złącza w słupie wykonać przewodem YDY 3x2,5mm².
 - h) Zachować oświetlenie w porze wieczorno-nocnej.
 - i) Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub utylizować we własnym zakresie (po uzgodnieniu z Działem UT tut. Zarządu).
5. **Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) w oparciu o uzgodniony projekt branży drogowej. Zapewnić zachowanie wymaganej skrajni drogowej projektowanych słupów.**
6. Rozstaw słupów i moc opraw dobrać do planowanego zagospodarowania z zachowaniem wymogów stawianych oświetleniu. 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 póź. zm) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawęzać 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). Do projektu dołączyć między innymi: obliczenia fotometryczne, elektryczne, niniejsze warunki, uzgodnienie lokalizacji, protokół z narady koordynacyjnej WG UMK.
8. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie. Uzyskać dopuszczenie do pracy na sieci oświetlenia ulicznego.
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 pasie drogowym dróg publicznych/obszarze działek będących własnością GMK.
11. Dla inwestycji uzyskać niezbędne pełnomocnictwa, 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 kanału technologicznego:

1. Zaprojektować kanalizację teletechniczną w obrębie pętli autobusowej, na potrzeby zasilania i komunikacji tablic dynamicznej informacji pasażerskiej. Kanalizację kablową, należy zakończyć studniami SK-1 zlokalizowanymi w pobliżu wiat przystankowych.

Pozostałe informacje o zadaniu:

1. Ulica Aleksandry jest drogą publiczną o kategorii gminnej.
2. W obszarze objętym opinią obowiązują ustalenia Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Park Aleksandry” (KT – teren obsługi komunikacji – pętla autobusowa

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

Bieżanów Nowy oraz KDL – teren drogi publicznej klasy lokalnej). Projektowane rozwiązania winny być zgodne z ustaleniami ww. planu.

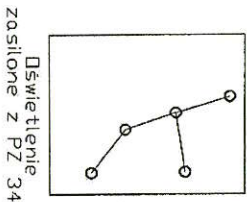
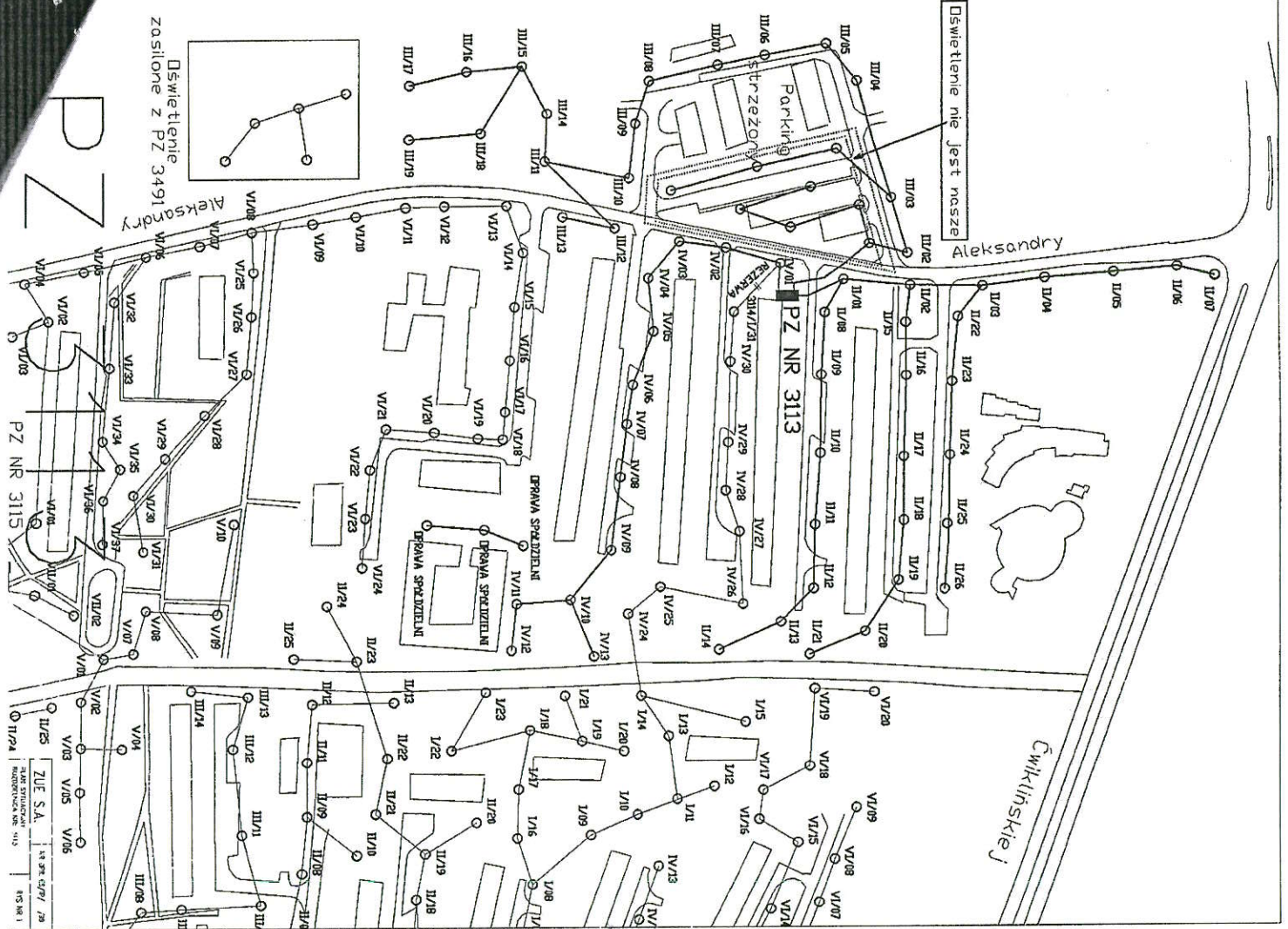
3. Zgodnie z systemem Internetowym Systemem Danych Przestrzennych, przedmiotowe zadanie od strony zachodniej graniczy z obszarem objętym rezerwą terenu pod realizację inwestycji pn.: „Planty Podgórskie”, którego investorem jest Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie. Mając powyższe na uwadze, należy pozyskać opinię ZZM oraz dowiązanie syt. – wys. do planowanej ww. inwestycji, w celu zapewnienia bezkolizyjności powyższych inwestycji.

Z-ca Dyrektora
ds. Inwestycji
Janusz Zagórski

Otrzymują:

1 x adresat

1 x a/a



Oświetlenie nie jest nasze

Oświetlenie z PZ 3491

PZ NR 3113

ZLEC S.A.
 ul. 30. Stycznia 113
 05-800 Warszawa

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
 ZDMK Nr. 206.461.6.183.2072

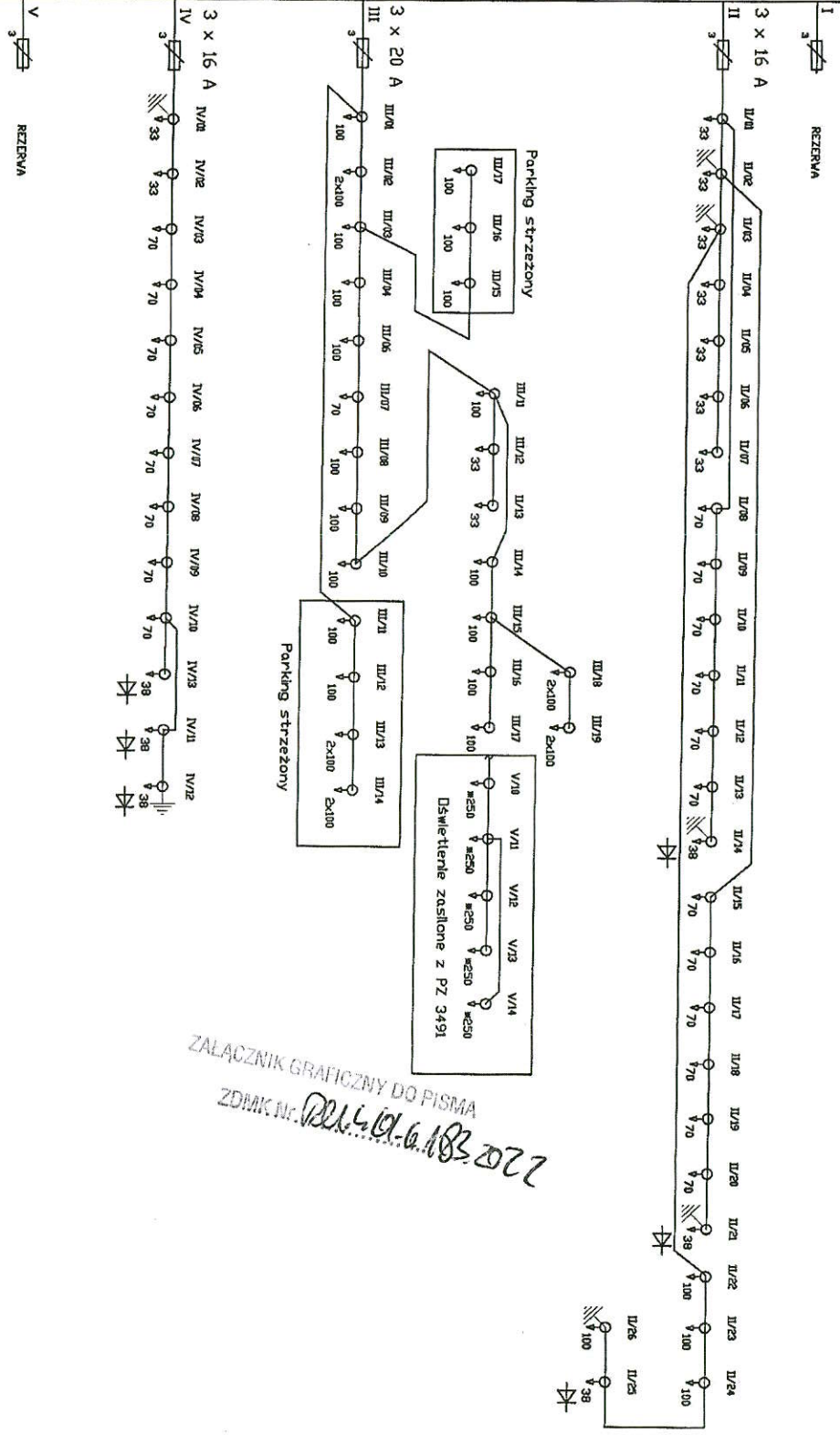
PZ 3113

STACJA TRANSFORMATOROWA
NR 33037

3 x 100 A ISTNIEJĄCE ZABEZPIECZENIE
V STACJI 33037

ROZDZIELNICA NR 3113
LOKALIZACJA UL. ALEKSANDRY

3 x 25 A
ZABEZPIECZENIE
PRZEBILICZNIKOWE



MOC ZAINSTALOWANA P= 7,799 kW
U=400/230V-50Hz
UKŁAD STECI TN-C
SYSTEM DOBRONY - SAMODZIELNE SZRĘBIE WYŁĄCZENIE

ZALĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK NR: *22038191-6-1832022*

LEGENDA

 MIEJSCA ENERGETYCZNE
 MIEJSCA FAKTYCZNE
 MIEJSCA ENERGETYCZNE
 MIEJSCA FAKTYCZNE

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP / 99
SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH	
ROZDZIELNICA NR: 3113	
RYS NR 2	



Kraków, 28.06.2022

DR.0600.22.2022.1

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

Dotyczy: wydania warunków technicznych dla zadania pn: „Modernizacja pętli autobusowej Nowy Bieżanów Południe”.

MPK S.A. w Krakowie w ślad przesłanego pisma IPR.452.192.1.2022 z 23.06.2022 informuje, że przy modernizacji przedmiotowej pętli należy wziąć pod uwagę następujące aspekty:

- 1) Na pętli autobusowej zlokalizowane są 3 stanowiska ładowania autobusów elektrycznych. Odległość pomiędzy rzędną nawierzchni a dolną częścią kopuły ładującej musi wynieść 4,30m, a górną częścią 4,50m.
- 2) Na terenie pętli autobusowej zostały ułożone nowe linie kablowe od stacji transformatorowych do ładowarek oraz kopuł zasilających.
- 3) W trakcie realizacji wspomnianych stanowisk zostały częściowo przebudowane odcinki sieci kanalizacyjnej, wodociągowej i oświetleniowej.

Dodatkowo przedkładamy uwagi i propozycje Działu Projektowania Przewozów i Analiz Eksploatacyjnych:

- 1) W przypadku planowania rozszerzenia obszaru modernizacji na obszar obecnego parkingu wnioskujemy o powiększenie istniejącej pętli autobusowej.
- 2) Informujemy, że od 2 lat na pętlę Nowy Bieżanów Południe były i są systematycznie kierowane kolejne linie autobusowe. Aktualnie pętlę obsługuje 6 stałych linii: 133, 153, 173, 234, 284, 503.
- 3) Ze względu na dużą liczbę linii kursujących na pętlę Nowy Bieżanów Południe, brak wyodrębnionych peronów postojowych oraz funkcjonowanie 3 szt. ładowarek elektrycznych, nie ma możliwości wyznaczenia stałych i oznaczonych stanowisk postojowych dla poszczególnych linii. W związku z tym, sytuacja ruchowa na pętli oraz obsługa pasażerów jest cały czas bardzo utrudniona, a pętla jest od dawna na granicy przepustowości. Po ewentualnym powiększeniu obszaru pętli proponujemy

uwzględnić wyodrębnienie kilku peronów (stanowisk) dla wyodrębnienia przystanków dla poszczególnych linii.

- 4) Przy przebudowie pętli prosimy uwzględnić konieczność zapewnienia środków finansowych na modernizację lub budowę nowego Punktu Socjalnego dla prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej. Obecnie na pętli Nowy Biezanów Południe odbywają się wszystkie przerwy ustawowe dla wszystkich linii, co wpływa na wysoką intensywność korzystania z Punktu Socjalnego. Jego modernizacja jest w tym miejscu bardzo zasadna i oczekiwana.
- 5) Wnosimy o remont chodników (peronów) przystankowych wzdłuż pętli oraz likwidację obecnego zadaszania i zastąpienie go nowoczesnymi wiatami przystankowymi, zgodnie z dzisiejszymi standardami.

Z poważaniem

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa



Signed by /
Podpisano przez:

Rafał Piotr
Świerczyński

Date / Data:
2022-06-30 15:50



ZZS.53.124.22.JH

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

**Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: „MODERNIZACJA
PĘTLI AUTOBUSOWEJ NOWY BIEZANÓW POŁUDNIE”**

W odpowiedzi na pismo znak IPR.452.192.1.2022 z dnia 23.06.2022r. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie informuje, iż w obranie planowanej inwestycji znajdują się nasadzenia krzewów tj.: pęcherznica oraz tawuła, które należy zachować.

W przypadku gdy nie będzie możliwości pozostawienia ich w miejscu w którym rosną konieczne będzie przesadzenie ich w obrębie inwestycji lub w bezpośrednim jej sąsiedztwie np. w pasie drogowym ul. Aleksandry.

Projekt przesadzenia ww. roślin należy uzgodnić z tut. Jednostką.

Ponadto poza zaznaczonym zakresem planowanej inwestycji, ale w bliskim sąsiedztwie znajdują się młode nasadzenia drzew w pasie drogowym, które należy wygrodzić na czas prac (razem, nie każde oddzielnie). Są również starsze drzewa, które należy zabezpieczyć.

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 oraz uwzględnić „Standard ochrony drzew i innych form zieleni w procesie inwestycyjnym” (<http://fer.org.pl/wp-content/uploads/2021/09/SODIZ.pdf>).

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez:

Łukasz Pawlik

Z-ca Dyrektora

Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:

72005.213494.245304

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

IR-01.7211.183.2022

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
<sekretariat@zdmk.krakow.pl>

Dotyczy wydania warunków technicznych dla zadania pn.: „Modernizacja pętli autobusowej Nowy Bieżanów Południe”
Data wpływu 23.06.2022 r.
Znak sprawy IPR.452.192.1.2022

Szanowni Państwo,

przedkładam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Parametry techniczne i funkcjonalne pętli dla autobusów winny być wskazane przez Zarząd Transportu Publicznego.
- Modernizację pętli należy projektować w powiązaniu z zagospodarowaniem przyległego terenu z uwzględnieniem uporządkowania przestrzeni parkingu, który jest położony na działkach objętych zadaniem.
- Sposób użytkowania parkingu oraz obsługa osób z niego korzystających nie może wpływać na warunki ruchu komunikacji zbiorowej.
- Zadaniem należy objąć ul. Aleksandry na odcinku przyległym do wskazanego obszaru:
 - na przejściach dla pieszych należy wykonać wyspy azylu w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu;
 - przejścia należy doposażyć w dedykowane oświetlenie, tak aby była zapewniona wzajemna widoczność niechroniony uczestnik ruchu – pojazd, szczególnie w okresie niedostatecznej widoczności;
- Należy zapewnić powiązanie projektowanej infrastruktury pieszej w obszarze pętli oraz parkingu z istniejącymi ciągami pieszymi w pasie drogowym ul. Aleksandry.
- Szerokość projektowanych zjazdów winna być dostosowana do przejezdności pojazdu miarodajnego oraz uwzględniać organizację ruchu w obszarze pętli oraz parkingu (tj, ruch jedno- czy dwukierunkowy).

Ponadto:

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

W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:

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

Z wyrazami szacunku

Z-ca DYREKTORA WYDZIAŁU

Michał Mikołajczyk

Otrzymują:

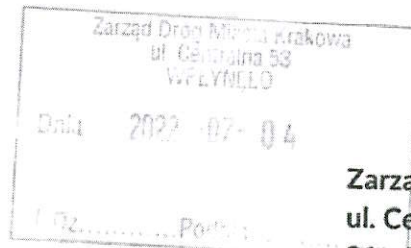
1. Adresat
2. Aa

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, dn. 28 czerwca 2022r.

WEU.461.1.749.2022

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA ZADANIA „MODERNIZACJA PĘTLI AUTOBUSOWEJ NOWY BIEŻANÓW POŁUDNIE”.

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 rozdzielczej.

Przy projektowaniu, zwłaszcza inwestycji lokalizowanych na terenach należących do gminy, należy uwzględnić możliwość realizacji Uchwały Nr XXXVI/933/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 lutego 2020 r. w sprawie przyjęcia „Planu Adaptacji Miasta Krakowa do zmian klimatu do roku 2030” w zakresie m. in. rozbudowy i modernizacji systemu odwodnienia Miasta, zarządzania wodami opadowymi, zagwarantowania zasobów oraz rozwoju infrastruktury błękitno-zielonej. W ramach adaptacji miasta do zmian klimatu bardzo ważne jest ograniczenie odprowadzania wód opadowych bezpośrednio do kanalizacji czy rowów. Zaleca się, by przy okazji powstania nowej inwestycji zaplanować sposób zatrzymania i retencjonowania deszczówki na działce, czyli w miejscu powstawania opadu.

Mając na uwadze powyższe, odwodnienie planowanej inwestycji należy wykonać przez zaprojektowanie rozwiązań w postaci elementów zielono - niebieskiej infrastruktury (np. rowy chłonne, niecki filtracyjne, powierzchniowe zbiorniki infiltracyjno-retencyjne, stawy hydrofitowe, lokalne obniżenia z bioretencją itp.) w uzgodnieniu z Zarządem Zieleni Miejskiej jako administratora parku Aleksandry.

Otrzymują:

① x Adresat (bez załączników)

1 x aa (WEU)

z up. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

Piotr Zychon



Kraków, 06 LIP. 2022

TR.410.36.2022

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

Dotyczy: IPR.452.192.1.2022 WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA
PN.: „MODERNIZACJA PĘTLI AUTOBUSOWEJ NOWY BIEŻANÓW POŁUDNIE”

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w odpowiedzi na korespondencję z dn. 23.06.2022 r. w sprawie jw. przekazuje następujące informacje.

W zakresie infrastruktury dla Komunikacji Miejskiej w Krakowie należy:

- przy pętli zlokalizować przystanki przelotowe i przystanki końcowe (dla linii kończących na pętli) w zatokach z możliwością wjazdu na pętlę z obu kierunków po zakończeniu obsługi;
- na pętli zaprojektować min. 8 stanowisk o długości 20 m i szerokości 3 m oraz stanowiska do ładowania autobusów elektrycznych w liczbie odpowiadającej istniejącym ładowarkom;
- zapewnić możliwość omijania się autobusów na pętli (tak, by kolejność wjazdu na pętlę nie determinowała kolejności wyjazdu z pętli);
- na całej długości peronów zastosować krawężniki peronowe typu kassel-kerb o odkryciu 16-18 cm i pasy medialne dla osób z dysfunkcją wzrokową; zastosować obniżenie krawężników na końcach peronów w celu zapewnienia dojścia (obniżenie nie wlicza się do długości peronu);
- pętla powinna być w całości zadaszona. Zadaszenie ma umożliwiać montaż ładowarek na wszystkich peronach. Lokalizacja słupów podtrzymujących konstrukcję zadaszenia nie powinna negatywnie wpływać na jakość obsługi pasażerów, w szczególności ograniczać możliwości wejścia do pojazdu osobom z ograniczeniami mobilności;
- na terenie pętli należy zlokalizować punkt socjalny spełniający wymagania § 46 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej (Dz.U. z 2022 r. poz. 125);
- należy przewidzieć monitoring pętli.

W zakresie mobilności aktywnej należy:

- projektować infrastrukturę zgodnie ze „Standardami Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa” przyjętymi do stosowania Zarządzeniem nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r.;
- chodniki zaprojektować o minimalnej szerokości użytkowej 2,5 m, z nawierzchni bezfazowej najlepiej asfaltowej;

- zastosować pasy medialne i pasy naprowadzające w obszarze pętli autobusowej i dojść od strony ul. Aleksandry zgodnie ze „Standardami Infrastruktury Pieszey Miasta Krakowa”;
- zaprojektować skomunikowanie istniejącej infrastruktury pieszey z projektowaną aby zapewnić funkcjonalność użytkowania i bezpieczeństwo dla niechronionych uczestników ruchu;
- zapewnić warunki widoczności pomiędzy ruchem pojazdów samochodowych, rowerzystów i pieszych;
- zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego opracowaniem, elementy uzbrojenia i infrastruktury (m.in. słupy oświetleniowe, podpory oznakowania i bariery) nie mogą zawężać użytkowej szerokości projektowanej infrastruktury pieszey i obsługi pasażerów;
- zaprojektować 10 ogólnodostępnych stojaków rowerowych na nawierzchni bezfazowej w obszarze pętli autobusowej od strony ul. Aleksandry. Zgodnie ze „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” przyjętymi Zarządzeniem Nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r., opublikowanymi na ogólnodostępnej stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa o adresie <https://www.bip.krakow.pl/> => WŁADZE I MIASTO => PRAWO => Zarządzenia Prezydenta Miasta Krakowa należy stosować stojaki rowerowe ze stali nierdzewnej szlifowanej o powłoce matowej w formie i wzorze zgodnym z modelem przyjętym w rozdziale 9 na str. 83.

Informujemy, że w/w warunki są warunkami wstępnymi, na bazie których należy rozpocząć proces projektowania koncepcji. W miarę postępów prac, w szczególności przedstawiania rozwiązań sytuacyjnych, warunki będą ulegały doszczegółowieniu w odniesieniu do konkretnych rozwiązań przekazywanych przez projektanta zadania. W związku z powyższym dokumentację projektową należy zaopiniować w ZTP.

DYREKTOR
Łukasz Franek

Otrzymują:

1. adresat
2. aa

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

Sprawę prowadzi Sylwia Paruch, sparuch@ztp.krakow.pl, tel. 12 616 86 61

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

