



IPO.452.59.2.2023

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych 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 zamiennej lokalizacji przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów na ul. Mikołajczyka w rejonie ul. Okulickiego i Ronda Piastowskiego

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie dokumentacji projektowej dla zamiennej lokalizacji przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów na ul. Mikołajczyka w rejonie ul. Okulickiego i Ronda Piastowskiego wraz z zapewnieniem prawidłowego odwodnienia i oświetlenia.

I. Informacja dot. części drogowej

1. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), należy projektować zgodnie z:
 - a) Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno- budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518);
 - b) Standardami infrastruktury pieszej Miasta Krakowa (Zarządzenie Nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 09.11.2021r.);
 - c) Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa (Zarządzenie Nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018r.);
 - d) przy zapewnieniu warunków: widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom ruchu (w szczególności w rejonie projektowanego układu drogowego).
2. Projektować zgodnie z wytycznymi wydanymi przez Wydział MIR UMK – pismo znak: IR-01/7211.22.2023 z dnia 30.01.2023r.
3. Projektować zgodnie z warunkami wydanymi przez Zarząd Transportu Publicznego – pismo znak: TR.410.27.2023 z dnia 27.02.2023r.
4. W związku z projektowaniem przejścia/przejazdu przez torowisko tramwajowej niezbędna opinia Działu Utrzymania Infrastruktury Torowej i Energetycznej UT tut. Zarządu
5. Na zakresach robót należy zapewnić powiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłeń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia projektowanych elementów i terenu przyległego oraz wyprowadzenie pieszych i rowerzystów do istniejącego układu drogowego.
6. Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego i rowerowego tj. powiązanie z istniejącymi oraz projektowanymi chodnikami i ścieżkami rowerowymi w analizowanym obszarze. Zakresem inwestycji należy objąć obszar uwzględniający powyższy warunek.
7. Nawierzchnię chodnika projektować jako bezfazową.
8. Nawierzchnię ścieżki rowerowej projektować jako bitumiczną.
9. Na przejściach dla pieszych zastosować maty z kostką integracyjną (obustronnie) oraz odkrycie krawężnika max. 2 cm.
10. 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. Dla określenia rodzaju krawężników, konstrukcji nawierzchni chodników/ścieżek rowerowych - należy uzyskać opinię działu Utrzymania Dróg UD.

11. Zakresem opracowania objąć również likwidację i odtworzenie elementów pasa drogowego w miejscu likwidowanego przejścia/przejazdu (niezbędna opinia Działu Utrzymania Obiektów Inżynierskich UN tut. Zarządu) wraz z odcinkiem dostosowania dla ruchu rowerowego i pieszego w miejscu nowoprojektowanego przejścia/przejazdu.
12. 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.
13. 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.
14. W zakresie zieleni:
 - a) Należy dążyć do zachowania i zabezpieczenia przed zniszczeniem jak największej ilości zieleni oraz objąć szczególną ochroną zieleń, znajdującą się w pobliżu miejsca prac.
 - b) W przypadku braku możliwości wykonywania prac w sposób nieuszkodzający drzew i krzewów, należy wystąpić do tut. Zarządu z wnioskiem o wyrażenie zgody na ich wycinkę ze względu na kolizję z planowaną inwestycją.
15. Ponadto należy:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, przed zaopiniowaniem koncepcji/uzgodnieniem projektu budowlanego;
 - b) w przypadku kolizji z istniejącą zielenią, należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej;
 - c) rozwiązać ewentualne kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
 - d) uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia;
 - e) w dokumentacji należy uwzględnić realizowane/planowane inwestycje GMK w obszarze inwestycji. Przed przystąpieniem do sporządzania dokumentacji projektowej należy uzyskać w tut. Zarządzie informacje w zakresie procedowanych przez ZDMK inwestycji GMK jak również zawartych umów o realizację inwestycji drogowych, w związku z realizacją inwestycji nie drogowych, w tym między innymi w zakresie umów zawieranych w trybie art. 16 Ustawy o drogach publicznych oraz wydanych opinii/warunków/decyzji w zakresie obsługi komunikacyjnej planowanych inwestycji, niezbędnych do uwzględnienia na etapie opracowania dokumentacji;
 - f) należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
 - g) o pozostałe wytyczne dla przedmiotowego zadania należy wystąpić do odpowiednich pod względem kompetencji działów merytorycznych;
16. W zakresie zieleni w pasach drogowych:
 - a) należy dążyć do zachowania i zabezpieczenia przed zniszczeniem jak największej ilości zieleni oraz objąć szczególną ochroną zieleń, znajdującą się w pobliżu miejsca prac.
 - b) w przypadku braku możliwości wykonywania prac w sposób nieuszkodzający drzew i krzewów, należy wystąpić do tut. Zarządu z wnioskiem o wyrażenie zgody na ich wycinkę ze względu na kolizję z planowaną inwestycją.
17. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia terenu inwestycji na warunkach uzyskanych od KEGW i ZDMK.
18. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.
19. Sposób odwodnienia planowanej inwestycji winien być przedstawiony w projekcie branży drogowej. Ponadto informujemy, że za wszystkie przyjęte rozwiązania i ich zgodność z normami, prawem budowlanym i innymi przepisami oraz skoordynowaniem z kolidującymi projektami innych branż będzie odpowiadał Projektant.
20. Ulica Mikołajczyka jest znacznie pochylona w profilu podłużnym od wiaduktu (nad ul. Okulickiego) do Ronda Piastowskiego. Budowa nowego przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego może spowodować konieczność przebudowy dużego odcinka pasa drogowego ul. Mikołajczyka (i nie tylko)

w celu dostosowania prawidłowego przekroju poprzecznego przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego do niwelety ulicy w dowiązaniu do rzędnych wiaduktu i ronda.

II. Informacja dot. oznakowania

Wykonawca w ramach przedmiotowej inwestycji zobowiązany będzie do sporządzenia projektu docelowej organizacji ruchu zgodnie z wytycznymi określonymi w §5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177 poz. 1729 z późn. zm.). Na wykonawcy ciążył będzie obowiązek uzyskania zatwierdzenia ww. projektu przez organ zarządzający ruchem w zakresie dróg publicznych: Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK. 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.).

1. Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,25-1,5 mm, krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywiniecie. Każdy powtarzalny symbol znaku lub tablicy musi być wykonany metodą sitodruku przy użyciu farb transparentnych odpowiednich dla typu i rodzaju folii odblaskowej.

2. Wielkość tarcz znaków zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach / Dz. U. Nr 220 z 2003 r. poz. 2181 z późniejszymi zmianami/*

3. Lico znaku z folii odblaskowej **typu II mikropryzmatycznej** z minimalnym współczynnikiem odblaskowości dla folii białej na poziomie 250 cg/Lux/m² - wykonanej z jednego kawałka folii. Na wszystkie elementy znaku wymagana jest 10 letnia gwarancja.

4. Tarcze znaków należy wyposażyć w poprzeczne profile montażowe służące do mocowania uchwytów uniwersalnych na dowolną średnicę słupka, lub taśm stalowych nierdzewnych. Wszystkie elementy łączeniowe i mocujące tarcze znaków do konstrukcji wsporczych lub innych konstrukcji mają być zabezpieczone przed korozją metodą ocynkowania.

5. Każdy znak drogowy (tarcza, tabliczka i tablica) ma posiadać na tylnej powierzchni:

- typ folii,
- miesiąc i rok produkcji,
- nazwę, znak handlowy i inne oznaczenia identyfikujące producenta lub dostawcę jeśli nie jest producentem,
- numer umowy na podstawie której oznakowanie zostało wbudowane
- znak budowlany B

6. Słupki z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie, grubość ścianki min. 2,9 mm powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana.

7. Na nowej nawierzchni (przed upływem 1 miesiąca) należy wykonać docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowo (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.

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.

8. 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.

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

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.

III. Informacja techniczna w zakresie infrastruktury teletechnicznej

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U.2022 poz. 1783) – Rozdział 4, Art. 39 ust. 6ba pkt 4 istnieje możliwość rezygnacji z budowy kanału technologicznego.

IV. Dodatkowe informacje

1. Na wskazanym odcinku obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego:
 - „Mistrzejowice- Południe” zgodnie z którym lokalizacja przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów oraz korekta włączenia ddr na jezdnię (likwidacja krawężników) znajduje się w korytarzu drogi publicznych klasy zbiorczej z torowiskiem tramwajowym KDZT.2.
 - „Bieńczyce Szpital” zgodnie z którym miejsce likwidacji przejścia i przejazdu, ewentualny montaż barier energochłonnych znajduje się w korytarzu drogi publicznych klasy zbiorczej z torowiskiem tramwajowym KDZT.1.
 - „Bieńczyce - Osiedle” zgodnie z którym miejsce wykonania powiązania istniejącej ddr na pasie ruchu z drogą dla pieszych i rowerów na dalszym odcinku znajduje się w korytarzu drogi publicznej klasy zbiorczej z torowiskiem tramwajowym KDZT.1.
2. Wszelkie projekty należy opracowywać zgodnie z obowiązującymi wymaganiami technicznymi w drogownictwie, w tym:
 - Wiedzą techniczną zawartą w:
 - a) Wzorcach i standardach (WiS),
 - b) Polskich Normach (PN), w szczególności Eurokodach
3. Po zmianie organizacji ruchu na Rondzie Piastowskim (tzn. jadący od strony ul. Mikołajczyka muszą ustąpić pierwszeństwa) wyznaczenie przejścia oraz przejazdu rowerowego w zaznaczonym miejscu będzie powodować jego blokowanie przez większe pojazdy (autobusy, samochody ciężarowe) oczekujące zgodnie z przepisami przed linią zatrzymania na możliwość wjazdu na rondo.
4. Ciąg pieszo rowerowy (od strony ronda do końca przejścia dla pieszych za wiaduktem) jest na gwarancji – odtworzenie naruszonych elementów wg projektu.

5. W przypadku naruszenia nawierzchni jezdni odtworzyć ją na długości prowadzonych prac plus po 0,5 mb na początku i końcu prac na szerokości 1,0 m – wiążąca 5 cm, ścieralna 4 cm asfaltobeton dla min KR3.
6. Naruszone pozostałe elementy infrastruktury drogowej odtworzyć do stanu pierwotnego, oraz po zakończeniu prac z terenu zajmowanego należy usunąć gruz i kamienie i zniszczoną darni, teren wyrównać ziemią urodzajną, posiać mieszankę traw gazonowych w ilości 3,5 kg/100m²; nasiona traw należy wymieszać z ziemią przez zagrabienie, a następnie uwałowanie terenu.

~ 2. 
Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Piotr Trzepak

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

Kierownik Działu
Przygotowania Inwestycji


Podinspektor

Renata Pawłowska

Kierownik Sekcji
Infrastruktury Technicznej

Katarzyna Uargiela



KEGW

WEU.461.1.219.2023

Kraków, 7 marca 2023r.



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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH W ZAKRESIE ODWODNIENIA DLA PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH I PRZEJAZDU DLA ROWERÓW NA UL. MIKOŁAJCZYKA W REJONIE UL. OKULICKIEGO I RONDA PIASTOWSKIEGO W KRAKOWIE.

W odpowiedzi na pismo w sprawie warunków technicznych jw., Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w celu zapewnienia odwodnienia należy zastosować spadki poprzeczne i podłużne umożliwiające spływ powierzchniowy. Wody opadowe należy zagospodarować w granicach pasa drogowego tak, by nie zakłócać gospodarki wodnej sąsiednich działek. Wody opadowe w pierwszej kolejności kierować na pasy zieleni. Wody opadowe mogą być przejęte przez istniejący system odwodnienia ulicy. Sposób odwodnienia winien być przedstawiony w rozwiązaniu drogowym i ujęty w projekcie branży drogowej.

z. pp. DYREKTORA
Klimat- Energia- Gospodarka Wodna
Barbara Paszkowska

Otrzymują:

1 x Adresat (bez załączników)

1 x aa (WEU)

Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
tel. +48 12 323 3001, sekretariat@kegw.krakow.pl
31-977 Kraków, os. Szkolne 27
www.kegw.krakow.pl



ZZS.53.43.23.JH

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Galicyjska 1
31-586 Kraków
renata.pawlowska@zdmk.krakow.pl

Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: „ BUDOWA ŚCIEŻKI ROWEROWEJ W WYBRANYCH LOKALIZACJACH NA TERENIE MIASTA KRAKOWA- OPRACOWANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ W RAMACH ZADANIA: PROGRAM BUDOWY ŚCIEŻEK ROWEROWYCH”W ZAKRESIE : OPRACOWANIA DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ DLA ZAMIENNEJ LOKALIZACJI PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH I PRZEJAZDU DLA ROWERÓW NA UL. MIKOŁAJCZYKA W REJONIE UL. OKULICKIEGO I RONDA PIASTOWSKIEGO”

W odpowiedzi na pismo znak: IPO.452.59.2.2023 z dnia 16.02.2023r. w sprawie jw. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie informuje, iż dla przedmiotowego zadania polegającego na przeniesieniu przejścia dla pieszych w rejon ronda Piastowskiego zgodnie z przedłożonym załącznikiem graficznym należy zastosować następujące wytyczne:

1. 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>).
2. Należy przyjąć rozwiązania projektowe minimalizujące ingerencję w istniejącą zielen, umożliwiające maksymalną ochronę drzew/krzewów rosnących na terenie planowanej inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie (z uwzględnieniem rozmiarów koron i systemów korzeniowych). W szczególności należy:
 - 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 inwentaryzację zieleni wraz z operatem dendrologicznym z uwzględnieniem:
 - numerów arbotag (tabliczka z numerem inwentaryzacyjnym drzewa zawieszona na pniu) – dot. drzew zinwentaryzowanych przez ZZM,

- wrysowania realnych obwodów pni i napływów korzeniowych wszystkich drzew w pobliżu projektowanych ciągów z opisem zastanych oraz możliwych kolizji (bezpośrednich i pośrednich) planowanej inwestycji z drzewami i krzewami,
 - wskazania szczególnie wartościowych okazów lub obszarów zieleni i zaleceniami dotyczącymi uniknięcia kolizji z planowaną inwestycją,
 - wyznaczenia stref ochrony drzew (SOD).
- 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 (np. miejscowe zawężenia ciągów komunikacyjnych, połączone z wyraźnym oznakowaniem, rezygnacja z obrzeży ciągów komunikacyjnych w strefie ochrony drzewa, krawężniki mostowe, chodniki wyniesione i fundamentowane punktowo, podłoże strukturalne jako podbudowa ciągu komunikacyjnego, nawierzchnie półprzepuszczalne, kanały technologiczne umożliwiające zbiorcze prowadzenie oraz bezrozkopowy serwis sieci teletechnicznych i wybranych sieci)
 - 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;
 - rozważyć przesadzenie wszystkich młodych, wcześniej szkółkowanych drzew (o obw. pnia do 50 cm) oraz krzewów, których stan fitosanitarny kwalifikuje do takiego zabiegu.
 - przesadzenie drzew/krzewów oraz 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. W ramach planowanej inwestycji należy opracować projekt zieleni:
- zapewnić maksymalnie duży udział powierzchni biologicznie czynnej, umożliwiające wprowadzenie nowej/zachowanie istniejącej zieleni niskiej i wysokiej;
 - prace winny być przeprowadzone zgodnie ze „Standardami zakładania i pielęgnacji podstawowych rodzajów terenów zieleni w Krakowie na lata 2019 – 2030” (załącznik do „Kierunków rozwoju i zarządzania terenami zieleni w Krakowie na lata 2019-2030”);
 - dla projektowanych terenów zieleni należy przyjąć minimalne wymiary:
 - dla drzew: okienka 3 x 3 m (bezwzględne minimum 2 x 2 m), pasy zieleni o szerokości minimum 1,5 m,
 - dla krzewów: okienka minimum 1,5 x 1,5 m, pasy zieleni o szerokości minimum 1 m,
 - w przypadku konieczności zapewnienia ruchu pieszemu dopuszcza się zastosowanie w tej części nawierzchni przepuszczalnej lub kratownicy.

- zieleńce/okienka winny znajdować się w odległości od krawędzi jezdni i chodnika zapewniającej ochronę zieleni podczas zimowego utrzymania dróg;
 - lokalizacja zieleńców/okienek winna zapewniać miejsce na swobodny rozrost korony, w adekwatnym oddaleniu od elementów potencjalnie kolidujących, wymuszających wykonywanie systematycznych cięć koron w przyszłości;
 - należy usunąć nawierzchnię wraz z podbudową oraz wymienić ziemię na urodzajną na głębokość 1,2 m na całej powierzchni przyszłego zieleńca/okienka.
4. Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej projekt z inwentaryzacją zieleni wraz z operatem gospodarowania drzewami i krzewami oraz projektem zieleni należy przedłożyć do uzgodnienia w tut. Jednostce.

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez:

Łukasz Pawlik
Z-ca Dyrektora

Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:
107902.318837.363338

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

IR-01.7211.22.2023

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

Dotyczy realizacji zamiennej lokalizacji przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów na ul. Mikołajczyka w rejonie ul. Okulickiego i ronda Piastowskiego

Szanowni Państwo,

w ślad za ustaleniami ze spotkania z 17 stycznia 2023 r. w sprawie buspasów, przekazuję wytyczne w zakresie realizacji nowego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów na wlocie ul. Mikołajczyka do ronda Piastowskiego.

- Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów należy zlokalizować w miejscu zapewniającym możliwość akumulacji jednego pojazdu między krawędzią ronda a przejściem dla pieszych/przejazdem dla rowerów.
- Przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów należy projektować jako niesterowane sygnalizacją świetlną.
- Nie dopuszcza się projektowania przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów przez dwa pasy ruchu w tym samym kierunku. W związku z tym:
 - na jezdni w kierunku ul. Dunikowskiego przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów należy zaprojektować przez jeden pas ruchu;
 - na jezdni w kierunku ronda Piastowskiego należy zaprojektować wyspę azylu pomiędzy pasami ruchu, celem rozdzielenia przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów na dwa niezależne.
- Parametry przejścia dla pieszych, przejazdu dla rowerów, powierzchni oczekiwania przed jezdnią i torowiskiem (w tym na wyspie azylu) winny być dostosowane do natężenia ruchu pieszych i kierujących rowerem oraz projektowane zgodnie z obowiązującymi standardami i wytycznymi [1], [2].
- Nie dopuszcza się projektowania łączonych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów (wspólnym znakiem P-10/11).
- Zakres zadania winien także obejmować odcinek ul. Mikołajczyka na istniejącym wiadukcie nad ul. Okulickiego w zakresie:
 - likwidacji istniejącego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów;
 - dostosowania rozwiązań dla ruchu rowerowego w zakresie powiązania z istniejącymi ciągami pieszo-rowerowymi zgodnie z obowiązującymi standardami i wytycznymi.

- Należy zapewnić prawidłowe oświetlenie projektowanego układu, w tym właściwe doświetlenie przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów oraz obszarów oczekiwania przed jezdnią, w tym na wyspach azylu.
- 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

Michał Mikołajczyk

Dyrektor Wydziału

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym

Podstawa prawna

- [1] Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r. w sprawie wprowadzenia „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”
- [2] Zarządzenie nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r. w sprawie przyjęcia „Standardów Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa”

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, 27.02.2023 r.

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

Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA 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 ZMIENIONEJ LOKALIZACJI PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH I PRZEJAZDU DLA ROWERÓW NA UL. MIKOŁAJCZYKA W REJONIE UL. OKULICKIEGO I RONDA PIASTOWSKIEGO – PISMO IPO.452.59.2.2023

W odpowiedzi na korespondencję z dnia 16 lutego 2023 roku Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie przekazuje poniższe warunki dla wskazanego zadania.

W zakresie ruchu pojazdów KMK i obsługi pasażerów

1. W przypadku rozdzielania ruchu na wlocie ul. Mikołajczyka na Rondo Piastowskie zapewnić odpowiednie szerokości pasów dla przejazdu autobusów Komunikacji Miejskiej w Krakowie.
2. Przejście zlokalizować w sposób zapewniający wzajemną widoczność pomiędzy kierującymi pojazdami (także motorniczym w przypadku przejścia przez torowisko), a pieszym wchodzącym na przejście.
3. W związku z likwidacją istniejącego przejścia dla pieszych z przejazdem rowerowym należy na etapie projektu w uzgodnieniu z ZTP dostosować organizację ruchu (także do projektowanego obecnie na ul. Mikołajczyka wydzielonego pasa dla autobusów).
4. W ramach opracowania projektu organizacji ruchu dla inwestycji przewidzieć dopuszczenie przejazdu autobusów KMK przez Rondo Piastowskie z lewego pasa ul. Mikołajczyka na wprost w ul. Piasta Kołodzieja z zaprojektowaniem kieszeni dla autobusu w miejscu obecnej powierzchni wyłączonej z ruchu P-21.

W zakresie ruchu pieszego i rowerowego

5. Należy zaprojektować dwustronne chodniki o szerokości użytkowej min. 2 m.
6. Szerokość ciągów pieszych dochodzących do przejścia i przejazdu to: min. 3m dla ciągu rowerowego i 2,5m dla pieszego.
7. Szerokość przejść min. 4m oraz szerokość przejazdu rowerowego min. 3m.
8. Zachować ciągłość nawierzchni na przejazdach rowerowych (usunąć krawężniki przecinające ciągi rowerowe jeśli to możliwe).

9. Na ciągach pieszych należy zastosować nawierzchnię bezfazową, a w przypadku ciągów rowerowych nawierzchnię bitumiczną.
10. Zapewnić odpowiednie oświetlenie i odwodnienie projektowanego układu. Lamy oświetleniowe oraz inne elementy uzbrojenia nie mogą zawężać szerokości użytkowej ciągu pieszego.
11. Zapewnić dodatkowe dedykowane oświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych.
12. Nie projektować przejść i przejazdów przez więcej niż jeden pas w tym samym kierunku ruchu.
13. Planowane elementy infrastruktury pieszej powinny spełniać Standardy Infrastruktury Pieszego Miasta Krakowa, przyjęte do stosowania zarządzeniem nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r.
14. Przed przejściami dla pieszych uwzględnić wykonanie wypukłych pasów informacyjnych dla osób z dysfunkcją wzroku. Do pasów przed przejściami pieszych przewidzieć wykonanie prostokątnego pasa prowadzącego wykonanego z płytek posiadających rowki prowadzące.
15. Parametry dróg dla rowerów na całym odcinku objętym przebudową należy dostosować do wymogów zawartych w „Standardach technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” przyjętych do stosowania zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018 r. m.in. w zakresie szerokości.
16. Planowane elementy infrastruktury pieszej powinny spełniać Standardy Infrastruktury Pieszego Miasta Krakowa, przyjęte do stosowania zarządzeniem nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r.
17. Na etapie projektowania należy uzyskać pozytywną opinię Zespołu zadaniowego do spraw niechronionych uczestników ruchu.

Łukasz Gryga
Dyrektor
Centrum Zarządzania Ruchem
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Adresat
2. Dw: Urząd Miasta Krakowa Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu, ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków, <ir.umk@um.krakow.pl>
3. Aa

Piotr Bielański, pbielanski@ztp.krakow.pl, tel. 12 616 86 67

Paweł Pogoń, ppogon@ztp.krakow.pl, tel. 12 616 86 62 (ruch KMK)

Rafał Grzywacz, rgrzywacz@ztp.krakow.pl, tel. 12 616 86 73 (ruch pieszy i rowerowy)

W przypadku kierowania korespondencji uprzejmie proszę o powoływanie się na numer niniejszego pisma usytuowanego 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

Kraków, 22 LUT. 2023

KZ-03.4120.14.2023.JW

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków**Dotyczy: OPRACOWANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ DLA ZAMIENNEJ LOKALIZACJI PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH I PRZEJAZDU DLA ROWERÓW NA UL. MIKOŁAJCZYKA W REJONIE UL. OKULICKIEGO I RONDA PIASTOWSKIEGO**

W odpowiedzi na pismo ZDMK znak: IPO.452.59.2.2023 z 16.02.2023 r. (data wpływu: 16.02.2023 r.) w sprawie jw., informuje że planowane zamierzenie zaznaczone w załączniku graficznym znajduje się poza terenami wpisanymi do rejestru zabytków i obszarami ujętymi w gminnej ewidencji zabytków. W związku z powyższym prace na tym terenie nie wymagają uzgodnienia z Miejskim Konserwatorem Zabytków.

MIEJSKI KONSERWATOR
ZABYTKÓW

Jerzy Cegieła

Otrzymują:

1. Adresat (wersja elektroniczna).
2. 2 x aa.

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



