



IPR.452.102.7.2023

### Gmina Miejska Kraków

**Dotyczy:** warunków technicznych/wytycznych dla planowanego zadania „Przebudowa skrzyżowania ul. Bałuckiego z ul. Dębowa”

Zarząd Dróg Miasta Krakowa podaje następujące warunki techniczne/wytyczne dla przedmiotowego zadania:

1. Ulica Bałuckiego jest drogą publiczną o kategorii gminnej (DG nr 602128K); ul. Dębowa jest drogą publiczną o kategorii gminną (DG nr 602319K);
2. W analizowanym obszarze obowiązuje Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Dębniki”, zatwierdzony Uchwałą NR XXX/362/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2011 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego Nr 551, poz. 5820 z dnia 28 listopada 2011 r.).
3. Przebudowywane drogi należy dostosować do klas dróg określonych planem miejscowym. Zgodnie z tym planem skrzyżowanie przedmiotowych ulic zlokalizowane jest w liniach rozgraniczających tereny o oznaczeniu: 4KDL (Tereny publicznych dróg lokalnych); ul. Dębowa w dalszym biegu (od skrzyżowania) znajduje się w śladzie oznaczonym: 6KDD (klasa dojazdowa);
4. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe – szczególnie w rejonach występowania urządzeń technicznych dróg, zieleni, obiektów budowlanych), należy zaprojektować zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022.1518) oraz z ustaleniami obowiązującego MPZP, „Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej m. Krakowa” (zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 3113/2018 z 15.11.2018 r.), „Standardami Infrastruktury Pieszkiej m. Krakowa” (zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 3188/2021 z 09.11.2021 r.);
5. Rozwiązania sytuacyjne (geometria) układu drogowego winny być projektowane w oparciu o prognozowane natężenia ruchu, przy uwzględnieniu struktury rodzajowej i ilościowej ruchu, jak również potrzeb i wskazań w zakresie docelowych tras komunikacji zbiorowej;
6. Zakresem opracowania przebudowy/rozbudowy skrzyżowań należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry drogi (w tym m. in. szerokości jezdni, chodników, granic pasa drogowego, przebiegu krawędzi jezdni);  
Należy przy tym wziąć pod uwagę wytyczne Miejskiego Inżyniera Ruchu (pismo znak IR-01.7211.50.2023 z dnia 13.03.2023 r. – w załączeniu) w zakresie korekty kąta włączenia ul. Bałuckiego do ul. Dębowej, co może pociągać za sobą konieczność zwiększenia zakresu inwestycji;  
W załączeniu przedstawiono wyrys z granicami pasa drogowego;

7. 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;
8. Na zakresach robót należy dowiązać się sytuacyjno - wysokościowo do stanu istniejącego ul. Bałuckiego i ul. Dębowej oraz terenu przyległego, z zapewnieniem płynnego powiązania bez różnic wysokościowych, przy zachowaniu normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych oraz zapewnieniu prawidłowego odwodnienia drogi i terenu przyległego oraz prawidłowego powiązania warstw konstrukcji nawierzchni;
9. Zapewnić dwustronny chodnik;
10. Chodnik należy zaprojektować jako normatywny, zgodny z ww. rozporządzeniem;

Zgodnie z wymogami § 29 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022.1518) szerokość chodnika projektuje się w zależności od funkcji trasy dla pieszych oraz miarodajnego natężenia ruchu pieszych. Szerokość chodnika powinna być nie mniejsza niż 1,80 m. W trudnych warunkach dopuszcza się szerokość chodnika nie mniejszą niż 1,00 m, pod warunkiem zaprojektowania miejsc do wymijania się osób ze szczególnymi potrzebami, o długości nie mniejszej niż 2,00 m i szerokości nie mniejszej niż 1,80 m. Odległość między tymi miejscami powinna umożliwiać wzajemną widoczność osób ze szczególnymi potrzebami oraz zapewniać optymalny czas oczekiwania na wyminięcie się, wynikający w szczególności z możliwości poruszania się tych osób, pochyleń podłużnego drogi dla pieszych oraz natężenia ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.

Natomiast należy również uwzględnić przepisy § 27: jeżeli droga dla pieszych jest przeznaczona do pełnienia innych funkcji niż te dopuszczone na chodniku, a w szczególności prowadzenia działalności społeczno-gospodarczej, sytuowania urządzeń drogi lub obiektów małej architektury, zatrzymania lub postoju pojazdów, projektuje się: - pas obsługujący, który przylega do chodnika od strony granicy pasa drogowego; - pas buforowy, który przylega do chodnika od strony jezdni, torowiska tramwajowego lub drogi dla rowerów.

Szerokość pasa obsługującego lub pasa buforowego projektuje się w zależności od rodzaju pełnionych dodatkowych funkcji (§ 29 ust. 3).

11. Projektowany chodnik należy wykonać z nawierzchni bezfazowej;
12. Zakres budowy chodnika należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi, z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy;
13. Rozwiązania w zakresie dróg dla rowerów oraz ciągów pieszych powinny być zgodne z ww. obowiązującymi „Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej m. Krakowa” oraz „Standardami Infrastruktury Pieszey m. Krakowa”;
14. Przy planowanych przejściach dla pieszych należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi wyposażonymi w rowki prowadzące dla osób z dysfunkcją wzroku;
15. 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. 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;

16. Konstrukcje nawierzchni winny być projektowane w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności, jednocześnie powinny uwzględniać uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich. Należy:

- a) konstrukcję jezdni zaprojektować jak dla kat. ruchu KR3 (nawierzchnia z asfaltobetonu);
- b) zaprojektować chodniki z płyt 50x50 cm, na podbudowie z kruszywa o grubości warstw 30 cm;
- c) w rejonie skrzyżowania należy przewidzieć obustronny zieleniec;

17. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia ulicznego, w związku z czym należy wystąpić o warunki techniczne na przebudowę/rozbudowę/budowę infrastruktury technicznej oświetlenia ulicznego oraz warunki techniczne odwodnienia drogi. O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.

Wszystkie urządzenia winne spełniać wymagania ZDMK (do uzyskania na stronie internetowej [www.zdmk.krakow.pl](http://www.zdmk.krakow.pl) – wymagania dla projektantów);

18. Zgodnie z art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych oraz zgodnie z ustawą o wspieraniu rozwoju usługi 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 powyższym należy uwzględnić wymagania Rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz.U.2015.680). Przy tym uwzględnić następujące warunki:

- w przypadku braku okoliczności przewidujących zwolnienie z obowiązku budowy, zaprojektować kanał technologiczny typu KTu1, tj. ciąg złożony z modułu jednej rury RO 125/108 (średnica zewn. / średnica wewn.), trzech rur RS40/3,7 mm i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm;
- przewidzieć budowę infrastruktury, która będzie wynikała z projektów ruchowych zatwierdzonych przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa (latarnie sygnalizacji świetlnej, pętle detekcyjne pojazdów, itp.);

19. W przypadku kolizji z istniejącymi urządzeniami lub sieciami w obrębie projektowanego pasa drogowego, kolizje branżowe należy rozwiązać na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;

20. Dokumentacja projektowa w zakresie geometrii docelowego układu drogowego, przed złożeniem do uzgodnienia w ZDMK (w Dziale Uzgodnień), winna uzyskać pozytywne opinie, w zależności od potrzeb, jednostek miejskich: Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa, Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie itp.;

21. Należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
22. Należy sporządzić projekt docelowej organizacji ruchu, zgodnie z wytycznymi określonymi w §5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784). 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); przy tym uwzględnić następujące warunki:
- 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;
  - 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. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.);
  - Lico znaku z folii odblaskowej **typu II mikropryzmatycznej** (preferowana folia pryzmatyczna III generacji) z minimalnym współczynnikiem odblaskowości dla folii białej na poziomie 250 cg/Lux/m<sup>2</sup> - wykonanej z jednego kawałka folii. Na wszystkie elementy znaku wymagana jest 10 letnia gwarancja;
  - 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;
  - 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;
  - Słupki: z rur stalowych ocynkowanych Ø60,3 mm lub 76 mm, z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie; grubość ścianki min. 2,9 mm; powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana;
  - Na nowej nawierzchni należy przewidzieć docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowe (warstwą grubości od 0,3 mm do 0,8 mm) w okresie przed upływem 1 miesiąca; natomiast docelowo – po upływie około 1 miesiąca – należy przewidzieć wykonanie oznakowania grubowarstwowego chemoutwardzalnego, o grubości od 1,8 mm do 3,0 mm;
  - W razie potrzeby uwzględnić w dokumentacji, iż 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;
- 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’;
- Nie dopuszcza się montażu słupków pod znaki oraz słupków blokujących w wydzielonym terenie zielonym, klombie (który jest przeważnie zlokalizowany w ciągu pieszym);

23. 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 *aprobatach 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;

#### Ponadto uwzględnić:

1. Warunki techniczne budowy oświetlenia wydane przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa pismem znak RU.461.6.96.2023 z dnia 11.04.2023 r. (w załączeniu);
2. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie pismem znak TR.410.37.2023 z dnia 15.03.2023 r. (w załączeniu);
3. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Jednostkę Klimat-Energia-Gospodarka Wodna pismem znak WEU.461.1.241.2023 z dnia 14.03.2023 r. (w załączeniu);
4. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK pismem znak IR-01.7211.50.2023 z dnia 13.03.2023 r. (w załączeniu);
5. Warunki techniczne przekazane przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie pismem znak MAR.53.9.23.RS1 z dnia 03.04.2023 r. (w załączeniu);
6. Warunki przekazane przez Miejskiego Konserwatora Zabytków pismem znak KZ-03.41120.1.48.2023.DJ z dnia 09.03.2023 r. (w załączeniu);

Specjalista

Nikodem Duda

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa IP





RU.461.6.96.2023

Gmina Miejska Kraków

**Dotyczy:** Warunki techniczne oświetlenia dla inwestycji pn.: „Przebudowa skrzyżowania ul. Bałuckiego z ul. Dębową”.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa w odpowiedzi na otrzymane pismo wraz z załączonymi materiałami po przeprowadzonej analizie podaje następujące warunki budowy oświetlenia w lokalizacji zgodnie z wnioskiem:

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie GMK zasilane z PZ3163 i jest realizowane poprzez oprawy typu LED. W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno - poglądowym.
2. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (do pobrania ze strony <https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/wytyczne/>).
3. W ramach inwestycji, w przypadku ewentualnych kolizji, przebudować oświetlenie poza obszar kolizji z wykorzystaniem istniejących słupów i opraw. Należy projektować nowe fundamenty prefabrykowane oraz, dla wydłużanych przęseł, nowe kable (miedziane 5x16mm<sup>2</sup>) układane w rurach ochronnych.
4. Dla zapewnienia prawidłowych warunków oświetlenia dla przebudowywanego układu drogowego dopuszcza się wymianę opraw na oprawy typu LED o mocy i rozsyłe dobranym do projektowanego zagospodarowania wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
5. W przypadku ewentualnej konieczności dobudowy punktów świetlnych (np. oświetlenie przejść dla pieszych lub znaczne poszerzenie np. dwustronny chodnik) należy projektować oświetlenia zasilane linią kablową doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
  - a) projektować słupy stalowe ocynkowane lub aluminiowe anodowane na fundamentach prefabrykowanych zgodne z wymaganiami ZDMK.
  - b) Oprawy LED wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK. Dla przejść dla pieszych oprawy o rozsyłe asymetrycznym.
  - c) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm<sup>2</sup> na całej długości układany w rurze ochronnej (np. DVK/DVR min 75 – pod drogą / zjazdami rury sztywne).
  - d) Zasilanie projektować kablowo doziemnie w nawiązaniu do istniejącego oświetlenia od najbliższego słupa istniejącego oświetlenia w ramach mocy zamówionej
6. Informujemy jednocześnie, że dla istniejącego przejścia dla pieszych projektowane jest oświetlenie dedykowane uzgodnione w tut. Zarządzie pismem RU.461.2.19.2023 z dnia 10.01.2023r. (uzgodnienie lokalizacji). Jeżeli w/w dedykowane oświetlenie zostanie zrealizowane należy uwzględnić konieczność jego przebudowy z uwzględnieniem udzielonych gwarancji. W przypadku braku realizacji należy projektować oświetlenie dedykowane zgodnie z niniejszymi warunkami.
7. Lokalizację projektowanego/przebudowywanego oświetlenia należy uzgodnić/zaopiniować w ZDMK (procedura ZDMK-36) w oparciu o uzgodniony projekt branży drogowej.

8. Rozstaw słupów i moc opraw dobrać do planowanego zagospodarowania z zachowaniem wymogów stawianych oświetleniu. Projektowane słupy nie mogą zawęzać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.
9. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37) zawierający między innymi obliczenia obwodów elektrycznych (spadek nap., pętla zwarcia).
10. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie.
11. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
12. Na etapie wydawania warunków analizie nie podlegają własności działek. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK.
13. 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 zasilania PZ3163

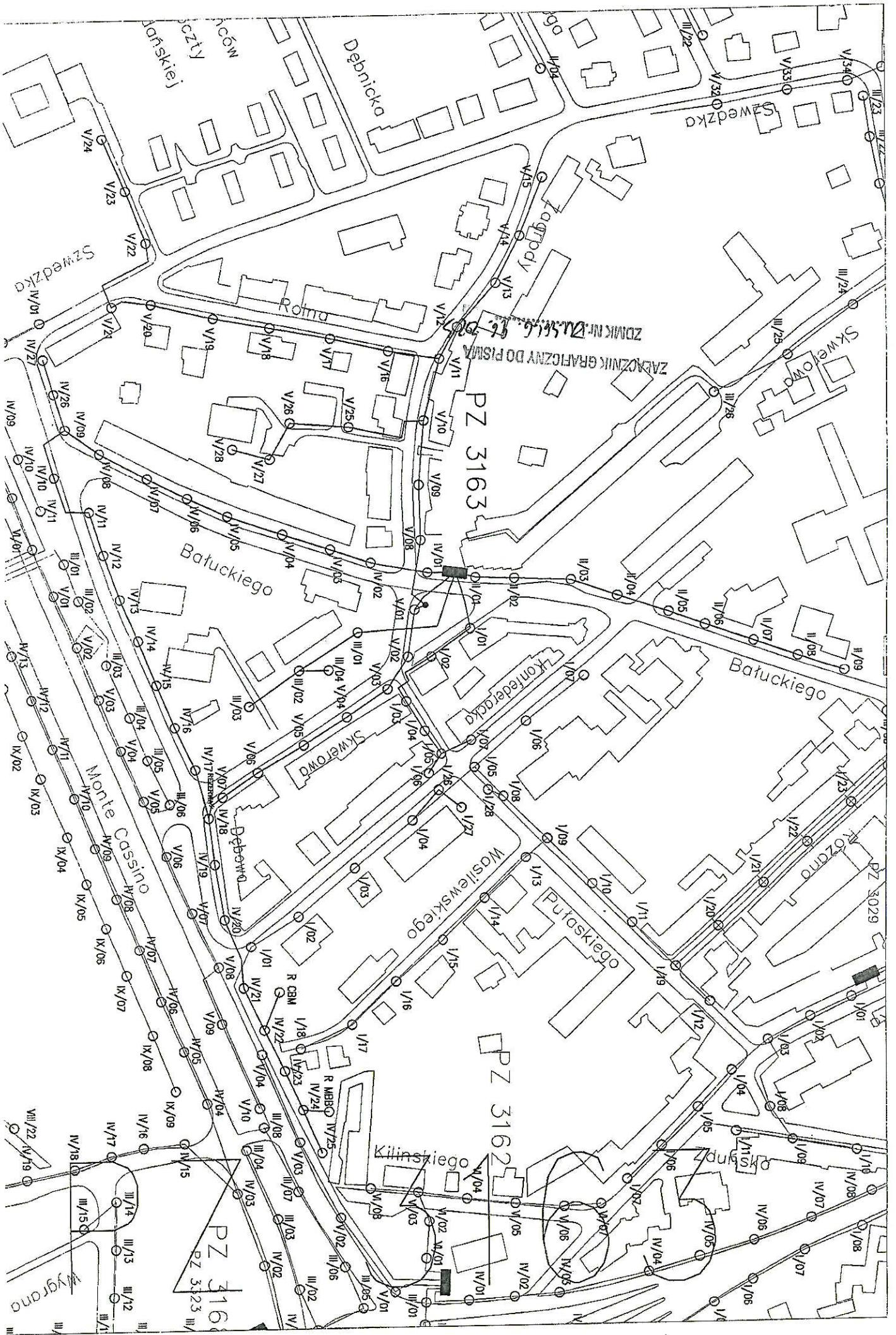
Kierownik  
Działu Uzgodnień

*Przemysław Czech*

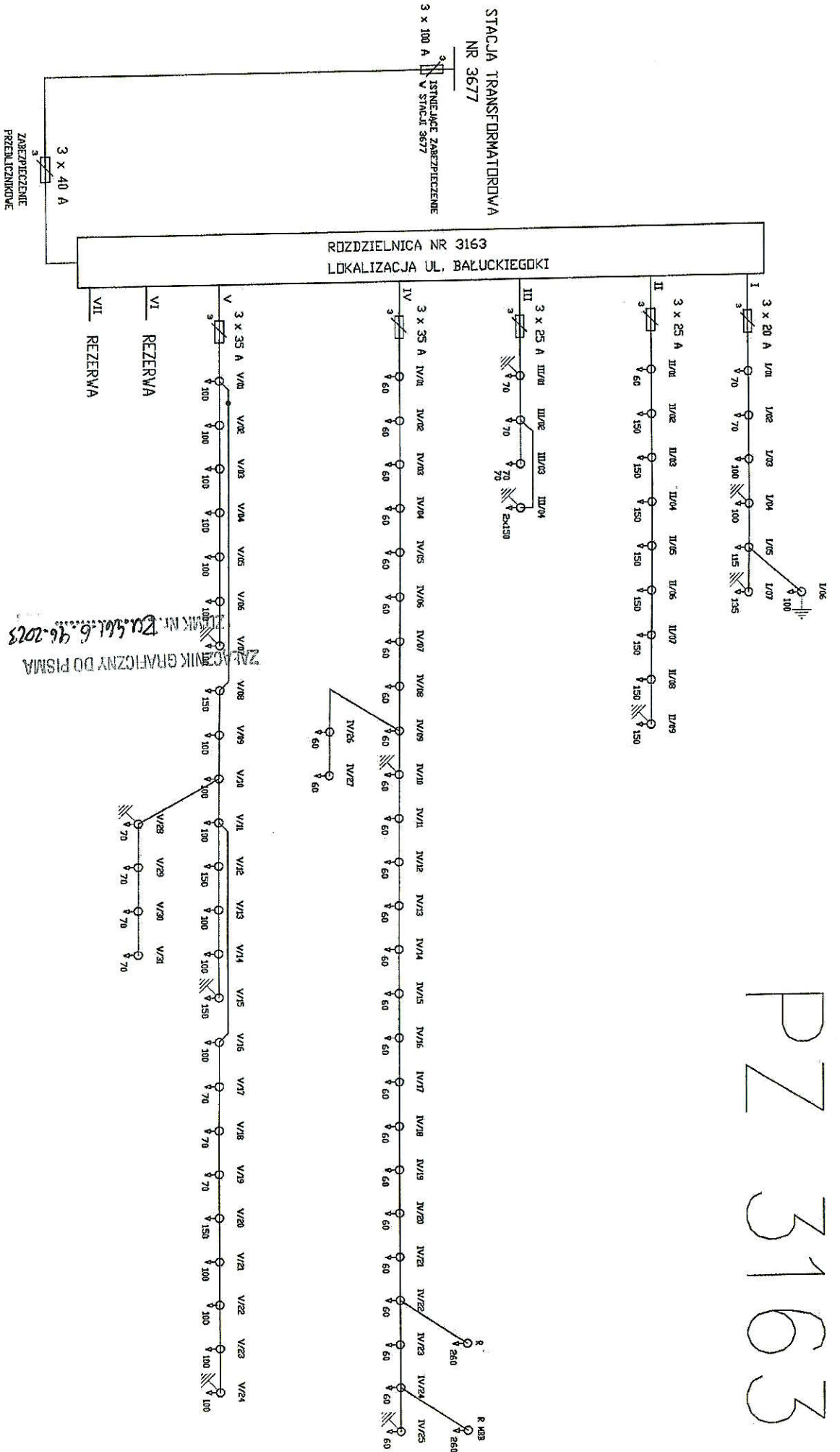
Otrzymują:

- 1 x Adresat + załącznik
- 1 x aa RU (IPG. ID: 3039909).





# PZ 3163



STACJA TRANSFORMATOROWA  
NR 3677

3 x 100 A  
IŚCIEŃCIE ZABEZPIECZENIE  
V STACJI 3677

3 x 40 A  
ZABEZPIECZENIE  
PRZEDLICZNIKOWE

ROZDZIELNICA NR 3163  
LOKALIZACJA UL. BALUCKIEGOKI

ZAKŁAD GRAFICZNY DO PISMA  
ul. ...  
BA. 6. 96-2023

LEGENDA  
I/08 - W PUNKT SŁABEJ  
100 - WZ. PRĘDKA SWIATŁA M/S

MOC ZAINSTALOWANA P= 7972 kW  
U=380/220V- 50Hz  
UKŁAD SIĘCI TN-C  
SYSTEM DOBROWY - SAMODZIELNE SZRZBIE WYŁĄCZENIE

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/322/99
SCHEMATY POŁĄCZEŃ ZEWN.	RYS NR 2C
PZ NR: 3163	



Kraków, 15.03.2023 r.

TR.410.37.2023

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

Dotyczy: WARUNKI TECHNICZNE DLA ZADANIA PN: „PRZEBUDOWA SKRZYŻOWANIA UL. BAŁUCKIEGO Z UL. DĘBOWĄ W RAMACH ZADANIA ZDMK/T1.302/21 PROGRAM MODERNIZACJI DRÓG” - DZIAŁ PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI

W odpowiedzi na korespondencję z dnia 2 marca 2023 roku Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie przekazuje poniższe warunki dla wskazanego zadania.

W zakresie ruchu pojazdów KMK i obsługi pasażerów

1. Ze względu na kursowanie ulicą Bałuckiego autobusów KMK projektowane rozwiązania należy dostosować do przejezdności autobusów (zarówno autobusy standardowe dwuosiove jak również autobusy przegubowe).
2. Na etapie projektowym należy przedstawić rozwiązania do zaopiniowania w ZTP wraz z planszami zawierającymi przejezdności dla autobusów (autobus dwuosiovy oraz autobus przegubowy).

W zakresie ruchu pieszego i rowerowego

3. Należy uzyskać pozytywną opinię od 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.
4. Należy 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 Pieszego Miasta Krakowa” przyjętych do stosowania Zarządzeniem nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r.
5. Należy zapewnić spójność i skomunikowanie istniejącej infrastruktury z projektowaną dla funkcjonalności użytkowania i bezpieczeństwa pieszych oraz ruchu rowerowego;
6. Przebudowę skrzyżowania należy przeanalizować wariantowo pod kątem:
  - a. zaprojektowania ronda z doprojektowaniem czwartego wlotu dla ruchu rowerowego od infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Monte Casino

- (w formie łącznika rowerowego, który powinien mieć min. 2,5 m szerokości użytkowej);
- b. zaprojektowania klasycznego skrzyżowania z np. łamanym pierwszeństwem w relacji ul. Bałuckiego > ul. Dębowa (w kierunku ul. Szwedzkiej) tak jak kursują autobusy KMK. Wlot ul. Dębowej zaprojektować jako wyniesiony w celu zapewnienia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Łącznik rowerowy w formie czwartego wlotu od infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Monte Cassino (łącznik rowerowy, który powinien mieć min. 2,5 m szerokości użytkowej).
7. Należy zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego opracowaniem.
  8. Należy zwrócić uwagę aby zapewniając dogodne warunki widoczności pomiędzy ruchem pojazdów samochodowych, rowerzystów i pieszych.
  9. Należy zwrócić uwagę aby elementy infrastruktury np. podpory, słupy, skrzynki techniczne, ekrany, ogrodzenia nie zawężyły użytkowej szerokości infrastruktury pieszej i rowerowej.

#### W zakresie Systemu Informacji Miejskiej

10. ZTP informuje, że w obszarze objętym zakresem inwestycji znajduje się słupek z tablicami z nazwami ulic, za których umieszczanie i utrzymywanie w należyтым stanie odpowiada Zarząd Transportu Publicznego.
11. Wobec powyższego należy odpowiednio zabezpieczyć istniejące oznakowanie ulicowe znajdujące się skrzyżowaniu ulic Dębowa / Michała Bałuckiego tj. słupek z trzema niebieskimi tablicami wskazującymi ww. ulice. Jeśli zaistnieje potrzeba chwilowego demontażu nośnika należy go po wykonaniu robót budowlanych odtworzyć w tej samej lokalizacji i w tym samym ułożeniu tablic z nazwami ulic. Podczas wykonywania prac demontażowych i montażowych należy zachować szczególną ostrożność, bez naruszania słupków i tablic z nazwami ulic (zwłaszcza powłok malowania proszkowego).
12. W przypadku gdy do czasu rozpoczęcia przez działającego na Państwa zlecenie wykonawcę prac w obszarze objętym zakresem inwestycji zostanie wprowadzone nowe oznakowanie ulic (słupki w kolorze szarym i tablice z nazwami ulic w kolorze beżowym - zgodne z Zarządzeniem Nr 2260/2022 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 10 sierpnia 2022 r. w sprawie wprowadzenia Systemu Informacji Miejskiej dla Krakowa) należy odpowiednio zabezpieczyć nośniki SIM w związku z tym, że objęte będą one gwarancją. Jeśli zaistnieje potrzeba chwilowego demontażu nośnika SIM należy go po wykonaniu robót budowlanych odtworzyć w tej samej lokalizacji i w tym samym ułożeniu tablic z nazwami ulic. Podczas wykonywania prac demontażowych i montażowych należy zachować szczególną ostrożność, bez naruszania słupków i tablic z nazwami ulic (zwłaszcza powłok malowania proszkowego).
13. W sytuacji, w której nie ma możliwości odtworzenia nośników SIM w tej samej lokalizacji należy zaproponować nowe lokalizacje nośników SIM, przy czym powinny one być maksymalnie zbliżone do pierwotnych lokalizacji nośników SIM i być

optymalne z punktu widzenia wielkości skrzyżowania i dobrej ekspozycji. Przy wyznaczaniu nowych lokalizacji należy uwzględnić następujące zasady:

- a. lokalizacja musi uwzględniać zapisy załączników do Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2019 poz. 2310 ze zm.) odnośnie odległości umieszczania kolejnych znaków (nośniki SIM w pasie drogowym nie mogą przystaniać lub zastępować oznakowania związanego ze stałą organizacją ruchu), zachowania wymaganych skrajni poziomej i pionowej, przy czym odległości podane w załącznikach do w/w Rozporządzenia należy traktować jako minimalne wartości,
- b. nośnik SIM:
  - i. nie powinien stanowić przeszkody na ciągach pieszych i rowerowych oraz ograniczać dostępnej szerokości w sposób uniemożliwiający prawidłowe korzystanie z ciągów,
  - ii. nie może kolidować z sieciami podziemnymi (instalacje elektryczne, wod-kan, gaz, ciepło, teletechnika itp.),
  - iii. powinien być montowany w miejscach niezakłóconych estetycznie przez architekturę, reklamy lub inne oznakowanie;
- c. stary fundament nośnika SIM należy usunąć, a nowy fundament nośnika SIM musi być zgodny z dokumentacją techniczną SIM – celem uzyskania dokumentacji technicznej należy zwrócić się do ZTP;
- d. projektowane nowe lokalizacje słupków z tablicami z nazwami ulic muszą uzyskać akceptację ZTP.
- e. Po zakończeniu prowadzonej przez Państwa inwestycji inspektorzy ZTP ocenią poprawność wykonania prac w zakresie zachowania i odtworzenia oznakowania z nazwami ulic. Celem umożliwienia sprawdzenia przez pracowników ZTP poprawności wykonania prac proszę o informację o możliwości udziału w komisji odbioru na minimum 5 dni roboczych przed planowanym odbiorem.

**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)

Tomasz Friediger, tfriediger@ztp.krakow.pl, tel. 12 616 86 74 (ruch pieszy i rowerowy)

Anna Synowiec, asynowiec@ztp.krakow.pl, tel. 12 616 86 94 (System Informacji Miejskiej)

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

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



Kraków, 14 marca 2023r.

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

**Dotyczy:** WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA PLANOWANEGO ZADANIA POLEGAJĄCEGO NA PRZEBUDOWIE SKRZYŻOWANIA ULIC BAŁUCKIEGO I DĘBOWEJ (W ZAKRESIE ZMIANY KĄTA WŁĄCZENIA ULICY BAŁUCKIEGO) W RAMACH ZADANIA ZDMK/T1.302/21 „PROGRAM MODERNIZACJI DRÓG”.

W odpowiedzi na wniosek w sprawie jw., 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 - Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji S.A. w Krakowie, ul. Senatorska 1, 30- 106 Kraków.

Odwodnienie planowanego zamierzenia inwestycyjnego może być zrealizowane w oparciu o istniejący system odwodnienia po potwierdzeniu takiej możliwości. Ewentualne studzienki wodościekowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0.8m oraz wyposażone we wpusty drogowe (wpusty jezdniowe lub krawężnikowo-jezdniowe w zależności od decyzji ZDMK).

KEGW informuje, że przedmiotowy teren w chwili obecnej nie wchodzi w zakres prowadzonych i planowanych zadań inwestycyjnych.

z up. DYREKTORA  
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

*Bartosz Paszkowski*

Sprawę prowadzi:

Tomasz Jelonek - Dział Ewidencji i Uzgodnień, nr tel.: 12 323 30 54.

Otrzymują:

- ①x Adresat (bez załączników)  
1 x aa (WEU)





IR-01.7211.50.2023

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

**Dotyczy** wydania warunków technicznych dla zadania przebudowy skrzyżowania ulicy Bałuckiego z ul. Dębową - "Program modernizacji dróg"

**Data wpływu** 2.03.2023 r.

Szanowni Państwo,

w nawiązaniu do otrzymanego pisma w sprawie wydania warunków technicznych do przebudowy skrzyżowania ul. Bałuckiego z ul. Dębową uprzejmie informuję:

1. Kąt włączenia ul. Bałuckiego do ul. Dębowej powinien być zbliżony do kąta prostego;
2. Skrzyżowanie należy wykonać o minimalnych parametrach zapewniających bezpieczny przejazd i minięcie się pojazdów miarodajnych. Odzyskana przestrzeń powinna być zagospodarowana zielenią niską, nie zasłaniającą widoczności przy skrzyżowaniu.
3. Należy utrzymać istniejące ciągi piesze o efektywnej szerokości min. 2,0 m;
4. Konieczne jest zapewnienie prawidłowego oświetlenia przebudowywanego skrzyżowania; dedykowane oświetlenie należy zamontować w miejscach przekraczania jezdni przez pieszych; słupy oświetleniowe nie mogą wchodzić w skrajnię jezdni oraz zawężać ciągów pieszych.
5. Należy zapewnić obsługę komunikacyjną dla budynku nr 35 przy ul. Bałuckiego.
6. W budżecie przeznaczonym na realizację przedmiotowego zadania należy uwzględnić konieczność opracowania czasowej oraz stałej organizacji ruchu zgodnie z procedurami IR-1 oraz IR-2; procedury te dostępne są w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa.
7. Dodatkowo pragnę nadmienić, że zgodnie z mpzp Dębniki ul. Bałuckiego oraz fragment ul. Dębowej od ul. Szwedzkiej do ul. Bałuckiego oznaczone są jako droga lokalna 4KDL, zaś pozostały fragment ul. Dębowej jako droga klasy dojazdowej 6KDD. Jeśli przebudowa przedmiotowego skrzyżowania będzie miała na celu dostosowanie geometrii do parametrów określonych w mpzp, polegające na odgięciu kąta włączenia ul. Dębowej do ul. Bałuckiego, należy zmienić sposób podporządkowania pojazdów na przedmiotowym skrzyżowaniu. Z uwagi na stopniowanie klas dróg w mpzp sugeruję również rozważenie zmiany organizacji ruchu w ciągu ul. Bałuckiego polegającej na przywróceniu na niej ruchu dwukierunkowego (ul. Bałuckiego obecnie posiada jeden kierunek w stronę ul. Dębowej z kontraruchem rowerowym).

**W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:**

- telefonicznie – pod numerem 12 616 84 65 (sprawę prowadzi Karolina Forczek)
- 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

**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





MAR.53.9.23.RS1

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

**Dotyczy: PRZEBUDOWY SKRZYŻOWANIA ULICY BAŁUCKIEGO Z UL. DĘBOWĄ**

W odpowiedzi na wniosek-mail z dnia 23 marca 2023 r. o podanie warunków technicznych przy projektowaniu układu drogowego skrzyżowania ulicy Bałuckiego z ulicą Dębowa w Krakowie, Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie uprzejmie prosi o uwzględnienie w dokumentacji przetargowej następujących wskazań:

- 1) ze względu rosnące w granicach terenu inwestycji oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie drzewa i krzewy, w celu ich ochrony powinna zostać wykonana dokumentacja, o której mowa w uchwale NR XXXIV/886/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 stycznia 2020 r. w sprawie ochrony drzew na terenie Gminy Miejskiej Kraków,
- 2) numer inwentaryzacyjny drzewa wypisany na tabliczce (tzw. numer arbotag), którą umieszcza się na pniu opisywanego drzewa podczas wykonywania inwentaryzacji zieleni powinien być przywołany w operacje dendrologicznym (niektóre drzewa zostały zinwentaryzowane w ten sposób przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie),
- 3) zieleń nieprzeznaczona do usunięcia powinna zostać w odpowiedni sposób zabezpieczona, zgodnie z wytycznymi określonymi w „Standardzie ochrony drzew i innych form zieleni w procesie inwestycyjnym” opracowanym przez Fundację Ekorozwoju i Stowarzyszenie Architektury Krajobrazu,
- 4) w ramach prac projektowych należy przewidzieć rozwiązania techniczne minimalizujące kolizje budowanej infrastruktury z zastanymi drzewami, takie jak:
  - stosowanie krawężników mostowych, gdyż ich fundamentowanie mniej koliduje z systemem korzeniowym;
  - wykonywanie fundamentów punktowych zamiast ław fundamentowych (np. w przypadku budowy ogrodzenia);
  - wykonywanie chodników wyniesionych z płytkim korytowaniem lub bez korytowania, fundamentowanych punktowo (chodniki rampowe);
  - budowę nawierzchni z zachowaniem systemu korzeniowego w podłożu strukturalnym jako podbudowy ciągu komunikacyjnego;
  - budowę kanałów technologicznych umożliwiających zbiorcze prowadzenie oraz bezrozkopowy serwis sieci teletechnicznych i wybranych sieci elektroenergetycznych (np. niskiego napięcia i zasilanie oświetlenia);

- stosowanie nawierzchni półprzepuszczalnych podczas budowy ciągów pieszych i rowerowych,
- 5) wyrównanie strat w zieleni poprzez zaplanowanie nasadzeń kompensacyjnych;
- 6) w przypadku realizacji nowych nasadzeń w sąsiedztwie nawierzchni utwardzonych (np. przy chodnikach, w pasach drogowych, na placach, przy parkingach) zaprojektowanie rozwiązań poprawiających warunki siedliskowe dla roślin, takich jak:
  - podłoże strukturalne,
  - system antykompresyjny,
  - ścieżki dla korzeni, ekran korzeniowy,
- 7) projekt zieleni powinien być opracowany zgodnie z zasadami zawartymi w „Standardach zakładania i pielęgnacji podstawowych rodzajów terenów zieleni w Krakowie na lata 2019-2030”, stanowiącymi Aneks III do zarządzenia Nr 2282/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 09.09.2019 r. w sprawie określenia kierunków rozwoju i zarządzania terenami zieleni w Krakowie na lata 2019 – 2030.

**Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez:**

Łukasz Pawlik

Z-ca Dyrektora

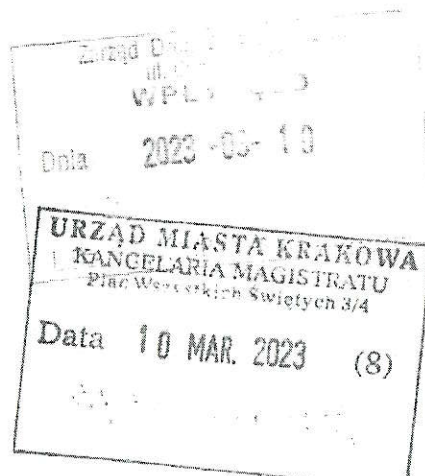
*Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:*

*113865.342028.384914*

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

KZ-03.4120.1.48.2023.DJ



Kraków, 09 MAR 2023

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

Dotyczy: PRZEBUDOWY SKRZYŻOWANIA UL. BAŁUCKIEGO Z UL. DĘBOWĄ.

Odpowiadając na maila z 02.03.2023 r. Miejski Konserwator Zabytków informuje, że ul. Bałuckiego oraz ul. Dębowa zlokalizowane są w obrębie układu urbanistycznego Dębnik, który figuruje w gminnej ewidencji zabytków i podlega ochronie konserwatorskiej.

W związku z powyższym projekt budowlany przebudowy skrzyżowania ww. ulic wymaga uzgodnienia z Miejskim Konserwatorem Zabytków, a w przypadku realizacji zadania w trybie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – z Małopolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.


W ocenie MKZ przebudowa skrzyżowania ul. Bałuckiego i Dębowej w zakresie zmiany kąta włączenia ul. Bałuckiego jest dopuszczalna pod następującymi warunkami:

- w przypadku przebudowy ciągów pieszych - uzgodnienia ze służbami konserwatorskimi rodzaju i kolorystyki projektowanych nawierzchni. Nie dopuszcza się zastosowania kostki betonowej typu 'Behaton'.

- w przypadku ingerencji w zieleńce - uwzględnienia priorytetu ochrony istniejącej zieleni zgodnie z zapisami uchwały nr XXXIV/886/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 stycznia 2020 r. w sprawie ochrony drzew na terenie Gminy Miejskiej Kraków. Dokumentacja przedłożona do uzgodnienia winna zawierać aktualną inwentaryzację zieleni, zaś projekt zagospodarowania terenu powinien zostać sporządzony na mapie zasadniczej zawierającej lokalizację drzew i krzewów oraz realny zasięg ich rzutów koron.

- inwestycja położona jest w strefie nadzoru archeologicznego. Po przedstawianiu szczegółowych rozwiązań projektowych MKZ zajmie stanowisko w zakresie konieczności zapewnienia nadzoru archeologa podczas prowadzenia robót budowlanych.

Jednocześnie informujemy, że MKZ nie opiniował innych inwestycji we wskazanym rejonie.

MIEJSKI KONSERWATOR  
ZABYTKÓW  
  
Jerzy Mielęcki**Otrzymują:**1 x Adresat  
2 x aa + zał.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

37

