



IP.452.163.1.2024

Gmina Miejska Kraków

**Dotyczy: warunków technicznych dla zadania inwestycyjnego pn.: Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy ciągu pieszego wzdłuż ul. Korpala**

**Przedmiotem inwestycji jest opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy ciągu pieszego wzdłuż ul. Korpala na odcinku od Komuny Paryskiej do posesji przy ul. Korpala 10 na odcinku ok. 170 m wraz z zapewnieniem prawidłowego odwodnienia i oświetlenia.**

**I. Informacja dot. części drogowej**

1. W obszarze objętym opinią obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Kliny Południe".
2. Ulica Korpala jest drogą publiczną o kategorii gminnej DG nr 603799K.
3. Informuje się, że ul. Komuny Paryskiej objęta jest uzgodnioną, w zakresie zgodnym z zawartą 20 lipca 2021 r. umową Nr 899/ZDMK/2021, pismem znak: RU.461.623.2022 z 15.11.2022 r. wielowariantową koncepcją dla zadania pn.: *Budowa ulicy Nowej Bartla od ulicy Zawitej do planowanego ronda zlokalizowanego za pętlą autobusową Kliny – Zacisze w orientacyjnym miejscu wskazanym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Kliny – Południe oraz koncepcja poprawy komunikacyjnej w ciągu ulicy Zawitej na odcinku od ulicy Kobierzyńskiej do ulicy Żywieckiej w Krakowie*. O szczegółowe informacje należy zwrócić się do Działu Inwestycji tut. jednostki.
4. Parametry techniczne projektowanych rozwiązań (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe) winny być zgodne z warunkami technicznymi określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022.1518) oraz ze szczególnym uwzględnieniem zapisów obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, „Standardami Infrastruktury Pieszey m. Krakowa” (zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 3188/2021 z 09.11.2021 r.) oraz „Standardami dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków” (zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 1163/2023 z 28.04.2023 r.).
5. Rozwiązania w zakresie ciągów pieszych powinny być zgodne z ww. obowiązującymi „Standardami Infrastruktury Pieszey m. Krakowa”, „Standardami dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków”. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i powinny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dla rozwiązań niezgodnych i rozwiązań alternatywnych należy uzyskać pozytywną opinię Zespołu Konsultacyjnego ds. Dostępności Architektonicznej Przestrzeni Publicznej oraz Obiektów Budowlanych dla Osób ze Szczególnymi Potrzebami.
6. 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 układu drogowego.
7. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe do stanu istniejącego, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia terenu przyległego.
8. Zakres budowy chodnika należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego, z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy.
9. Chodnik należy zaprojektować jako normatywne, zgodny z ww. rozporządzeniem. Projektowany chodnik winien spełniać wymagania określone w ww. rozporządzeniu.

10. Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych oraz powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
11. Projektowane ciągi piesze należy wykonać z nawierzchni bezfazowej.
12. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi. W dokumentacji projektowej przewidzieć przebudowę istniejących zjazdów i dojazdów w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego.
13. Przy wszystkich planowanych przejściach dla pieszych należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi wyposażonymi w rowki prowadzące dla osób z dysfunkcją wzroku.
14. Dokumentacja projektowa w zakresie geometrii docelowego układu drogowego przed złożeniem do uzgodnienia w tut. Dziale winna uzyskać pozytywne opinie, w zależności od potrzeb: Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa, Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie.
15. 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 uzyskać opinię Działu Utrzymania Dróg
16. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
17. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać wymagania stawiane przez ZDMK (aktualne wymagania do pobrania ze strony [www.zdmk.krakow.pl](http://www.zdmk.krakow.pl) – wytyczne dla projektantów).
18. O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do jednostki Klimat-Energia Gospodarka Wodna, Osiedle Szkolne 27, 31-977 Kraków.
19. 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.
20. Odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych ww. rozporządzenia wymagają uzyskania zgody właściwego w sprawie Ministra.
21. 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 czym należy uwzględnić wymagania Rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz.U.2015.680). Określenie warunków w tym zakresie – w gestii Działu Infrastruktury Teletechnicznej.
22. W przypadku kolizji z istniejącymi urządzeniami lub sieciami w obrębie działek drogowych Inwestor winien rozwiązać kolizje branżowe na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci.
23. Należy zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową, przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0.5m.
24. Należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne.

## II. Informacja dot. oznakowania

Wykonawca w ramach 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. 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

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](http://www.zdmk.krakow.pl)

miasta Krakowa: Zarząd Dróg Miasta Krakowa; w przypadku bulwarów wiślanych, Plant: Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie) Po zatwierdzeniu projektu stałej organizacji na Wykonawcy będzie ciążył obowiązek wykonania go w terenie przy uwzględnieniu zapisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2019 poz. 2311 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 wywinicie. 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. 2019 poz. 2311 z późn. zm./

3. 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.

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 Ø60,3 mm lub 76 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 cienkowarstwowe (warstwą grubości od 0,3 mm do 0,8 mm), natomiast docelowo po upływie około 1 miesiąca należy wykonać oznakowanie **grubowarstwowe chemoutwardzalne**, o grubości od 1,8 mm do 3,0 mm.

W czasie wykonywania oznakowania poziomego zaleca się, aby temperatura nawierzchni i powietrza wynosiła co najmniej 5°C, a wilgotność względna powietrza powinna wynosić co najwyżej 85%. Oznakowanie poziome powinno być wykonane zgodnie z zaleceniami producenta.

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.

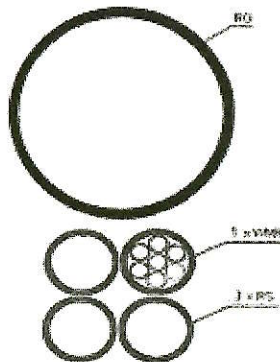
8. Każdy słupek przeszkodowy (konstrukcyjny) do U-5, słupki pod tablicę U-6 na projektowanych wyspach mają zostać zamocowane w fundamencie stalowym pod znaki drogowy tzw. gniazda do łatwego montażu.

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

1. Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie: budowy dróg publicznych; przebudowy dróg publicznych, chyba że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny.
2. zaprojektować kanał technologiczny zakończony studniami przy granicach opracowania, 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 .



3. Zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji
4. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m
5. Pod nowo budowaną drogą, należy zaprojektować kanały technologiczne przepustowe zakończone studniami kablowymi (jako odejścia od głównej trasy kanału technologicznego).

Kierownik Działu  
Przygotowania inwestycji  
Przemysław Czech



Kraków, 20.11.2023r.

RU.461.6.296.2023

### Gmina Miejska Kraków

**Dotyczy:** Warunków technicznych budowy elektroenergetycznego przyłącza oświetlenia projektowanego ciągu pieszo-rowerowego w ramach Budżetu Obywatelskiego Miasta Krakowa, nr projektu BO.D10.14/23, pn.: „Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż ulicy Korpala” na odcinku od ul. Komuny Paryskiej do budynku nr 10 przy ul. Korpala.

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

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje wydzielone oświetlenie GMK zasilane z PZ3467 (Pod Dębami - doziemne) oraz PZ3214 (napowietrzne - Komuny Paryskiej) . W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno-poglądowym.
2. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (do pobrania ze strony [www.zdmk.krakow.pl](http://www.zdmk.krakow.pl) -> wytyczne dla projektantów).
3. W ramach inwestycji należy zaprojektować budowę elektroenergetycznego przyłącza oświetlenia zasilanego linią kablową doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
  - a) Zdemontować istniejące oświetlenie napowietrzne na całej długości planowanej inwestycji.
  - b) Istniejące oświetlenie doziemne (2 słupy) – dopuszcza się ponowne wykorzystanie słupów po poddaniu ich renowacji. Kabel oraz oprawy sodowe należy wymienić zgodnie z poniższym. W przypadku ustalenia granicy inwestycji nie obejmującej słupów PZ3467 dopuszcza się pozostawienie ich w stanie istniejącym.
  - c) projektować słupy stalowe ocynkowane lub aluminiowe anodowane na fundamentach prefabrykowanych zgodne z wymaganiami ZDMK.
  - d) oprawy LED wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
  - e) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm<sup>2</sup> na całej długości układny w rurze ochronnej (np. SRS/DVK/DVR min 75 – pod drogą / zjazdami rury sztywne).
  - f) Zasilanie projektować kablowo, doziemnie z najbliższego słupa oświetlenia drogowego z PZ3467 / lub PZ3214 (kablowo – doziemnie).
  - g) Istniejącą podbudowę słupową dostosować do projektowanej linii kablowej. Słupy rozgałęźne i krańcowe uziemić.
4. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK 36) na podstawie uzgodnionego projektu branży drogowej.
5. Rozstaw słupów i moc opraw dobrać do planowanego zagospodarowania z zachowaniem wymogów stawianych oświetleniu – oświetlenie dedykowane zgodnie z rekomendacją Ministra Infrastruktury. Parametry techniczne drogi muszą spełniać wymogi zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24.06.2022 r. (Dz. U. 2022 poz. 1518). Projektowane słupy nie mogą zawęzić powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.

6. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt architektoniczno - budowlany (zgodnie z procedurą ZDMK-37) zawierający (poza wymogami ustawowymi) min. bilans mocy, schematy ZDMK z projektowanymi obwodami oraz obliczenia fotometryczne.
7. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
8. Na etapie wydawanie warunków analizie nie podlegają własności działek. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK.
9. 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 PZ3214, PZ3467

Z up. DYREKTORA ZDMK.

~~Przemysław Czech~~  
Dyrektor Biura Uzgodnień

Otrzymują:

1 x Adresat + załącznik

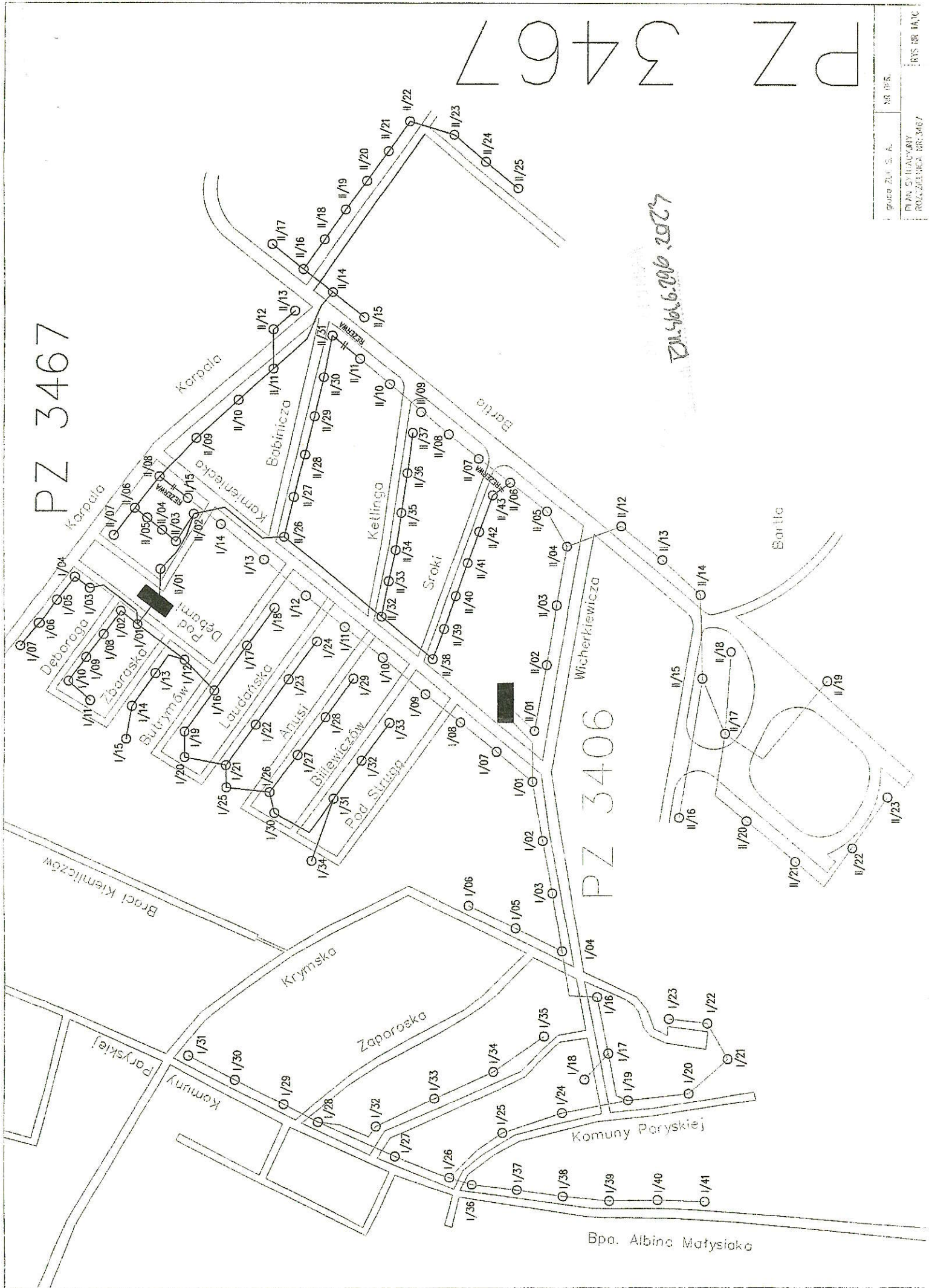
1 x aa RU (wzrost, zdrowie, bezpieczeństwo, sport, rekreacja)

PZ 3467

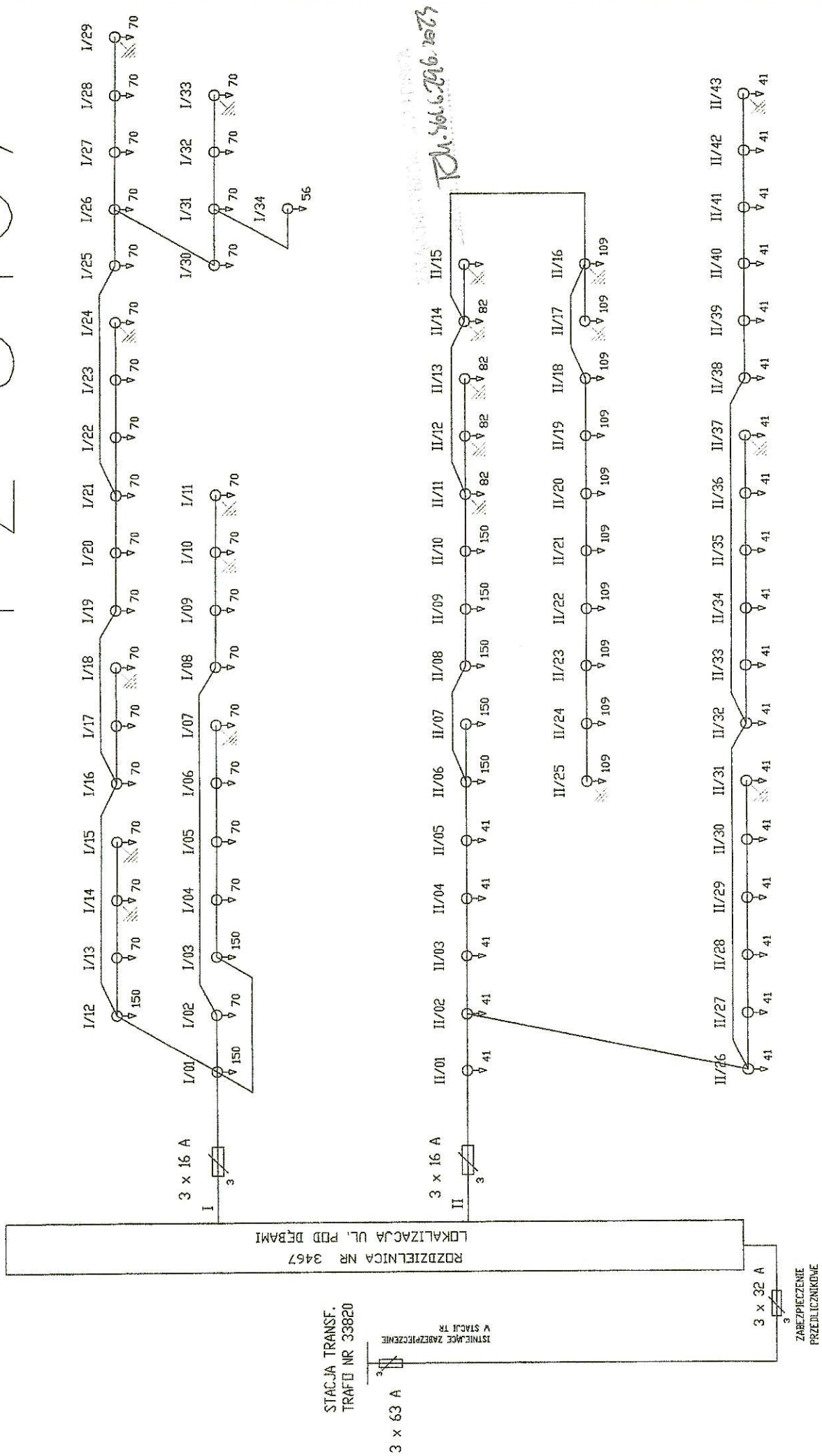
PZ 3467

PZ 3406

2015.06.20 12:27



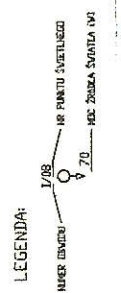
# PZ 3467



220V 100% 100% 100%

grupa ZUE S. A.	RYS NR 2
SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH	
PZ NR: 3467	

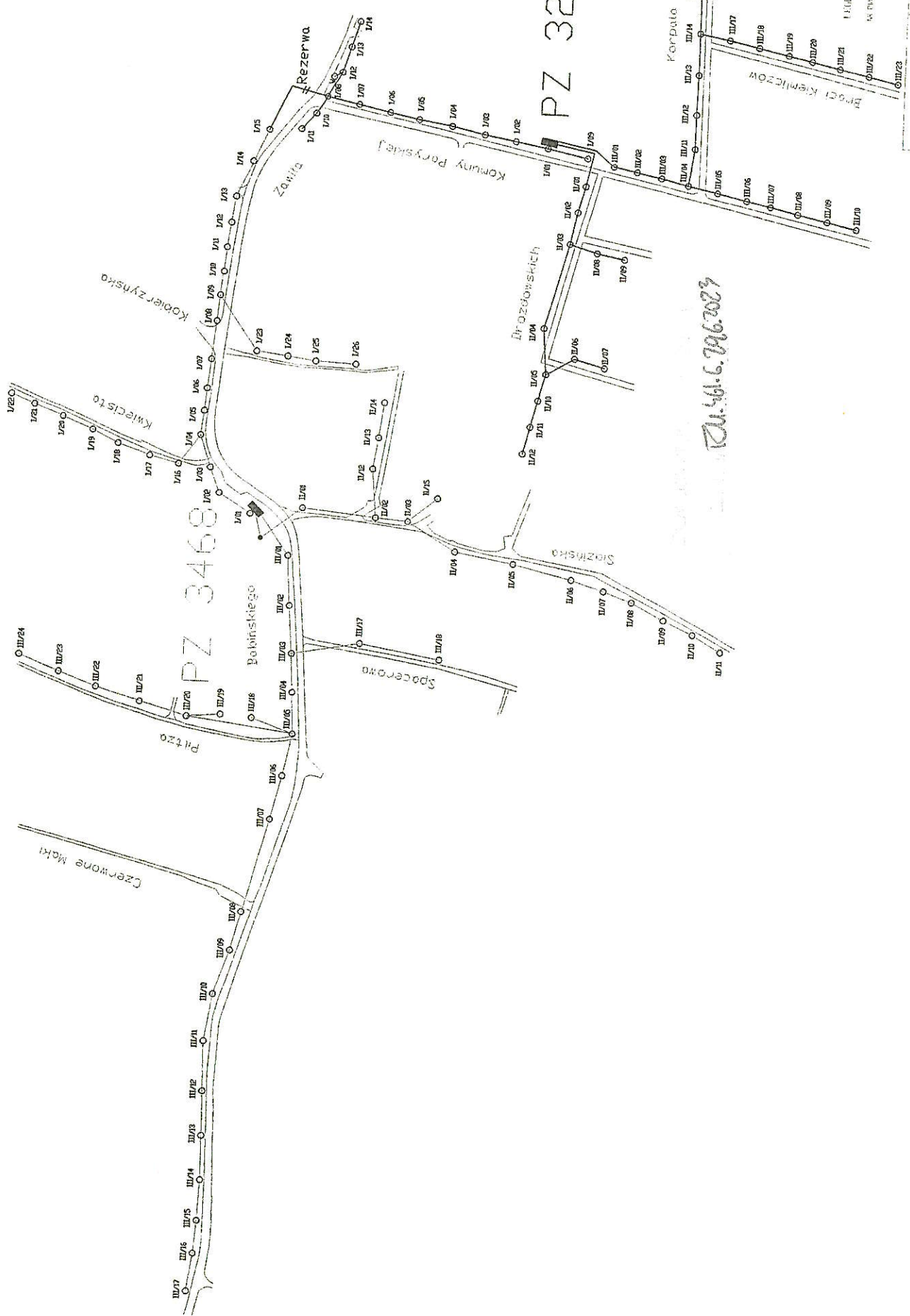
MOC ZAINSTALOWANIA P<sub>I</sub> = 6,172 MW  
 U = 400/230V - 50Hz  
 UKŁAD SIĘCI TN-C  
 SYSTEM DOBRNY - SŁABOCZYNNY SZYBKE WYŁĄCZENIE





PZ 3214

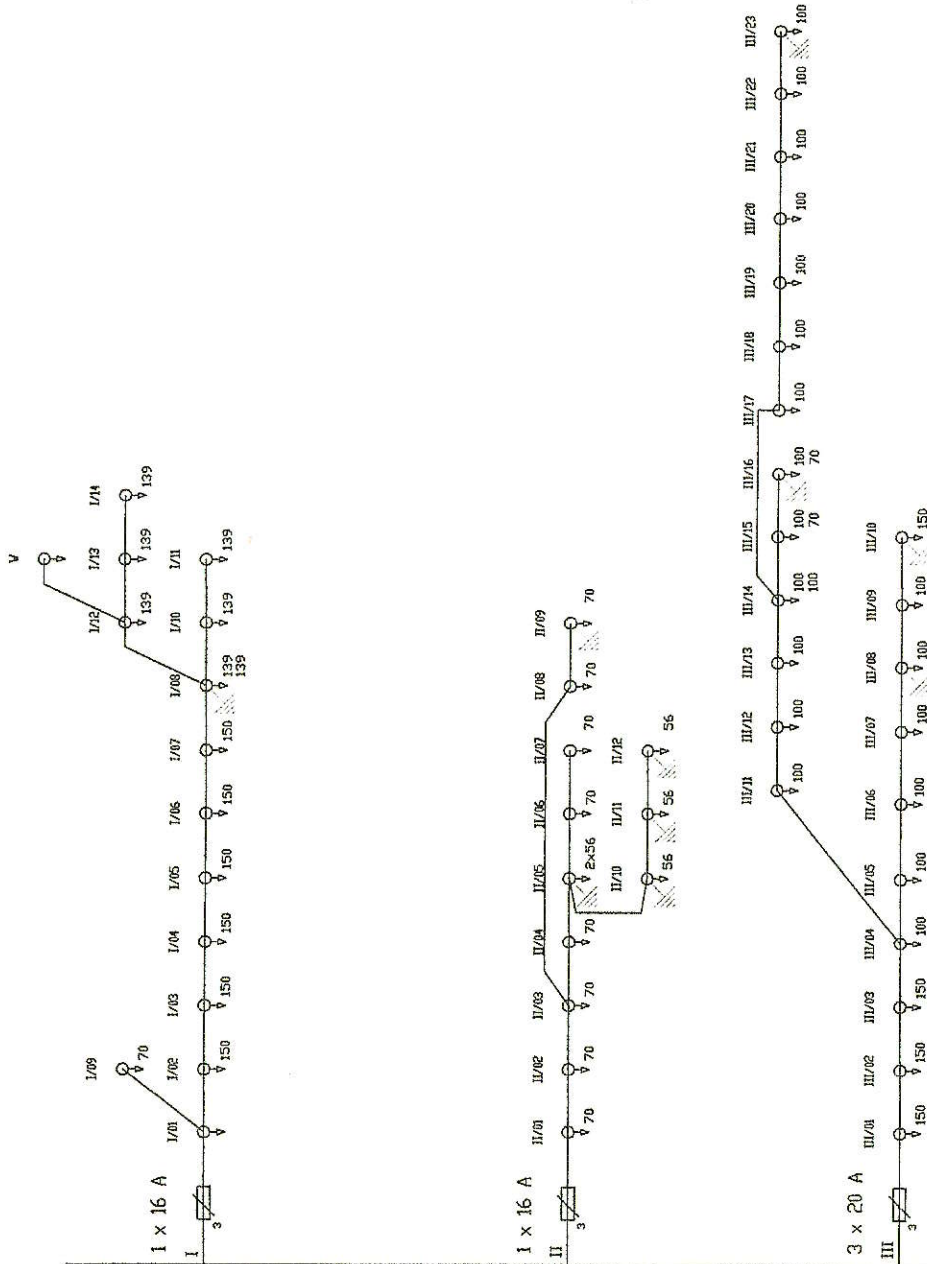
PZ 3214



grupa ZUL S. A.  
 IP 01R. ES/1P/104/93  
 01.011.100.000.000

# PZ 3214

1200-09/029-199-112  
 620/6-0083



ROZDZIELNICA NR 3214  
 LOKALIZACJA UL. BIEDRONKI

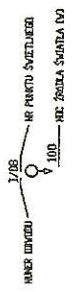
STACJA TRANSFORMATOROWA  
 3205

3 x 100 A  
 ISTNIĄCE ZABEZPIECZENIE  
 3285

3 x 50A WT-80

ZABEZPIECZENIE  
 PRZEDLICZNIKOWE

LEGENDA:

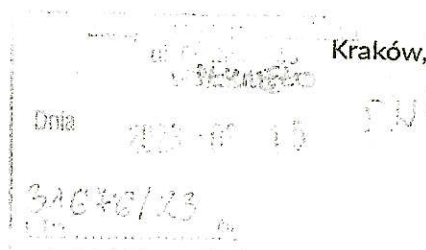


MOC ZAINSTALOWANA P1= 5,300 kW  
 U=400/230V- 50Hz  
 UKŁAD SIĘCI TN-C  
 SYSTEM OCHRONY - SAMOCZYNE SZYBKIE WYŁĄCZENIE

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/IP/324/99
SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWN.	RYS NR
PZ NR: 3214	

WEU.461.1.252.2023

Kraków, 10 marca 2023r.



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

**Dotyczy: WYDANIA OPINII DLA PLANOWANEGO ZADANIA BO.D10.14/23 - „BUDOWA ŚCIEŻKI PIESZO-ROWEROWEJ WZDŁUŻ UL. KORPALA”.**

W odpowiedzi na wniosek przesłany pismem nr DW.454.4.24.2023 z dnia 08 marca 2023r. w sprawie jw., Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna opiniuje pozytywnie oba przedstawione warianty w zakresie odprowadzenia i zagospodarowania wód opadowych i roztopowych.

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z planowanej inwestycji można realizować w oparciu o zagospodarowanie wód w granicach inwestycji i/lub w oparciu o istniejące tereny zielone, poprzez spływ powierzchniowy wody na przyległe gminne tereny zielone, przez odpowiednie ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe i roztopowe należy zagospodarować tak, by nie zakłócać gospodarki wodnej sąsiednich działek.

Jednocześnie zwraca się uwagę, iż możliwość odprowadzania wód deszczowych nie zwalnia projektanta z analizy prawa miejscowego dot. możliwości odprowadzania wody deszczowej wynikającej z innych przepisów (miejscowe plany przestrzenne, strefy zagrożenia powodziowego, strefy ujęć wody pitnej, strefy osuwisk, strefy kąpielisk).

z up. DYREKTORA  
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

*Bartosz Paszkowski*

Sprawę prowadzi:

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

Otrzymują:

① x Adresat (bez zał.)

1 x aa (WEU)



Kraków, 11 kwietnia 2023 r.

IB.53.17.23.KK

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

**Dotyczy:** Propozycji zadania projektu Budżetu Obywatelskiego pn.: Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż ul. Korpala – wniosek BO.D10.14/23

W odpowiedzi na zapytanie w sprawie możliwości realizacji projektu pn.: Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż ul. Korpala, Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie przekazuje następujące informacje.

Na fragmencie działki P-69, 76/30 obecnie realizuje się roboty budowlane związane z jej zagospodarowaniem (PZT w załączeniu do niniejszego pisma). W roku 2022 w ramach zadania na działce nr 76/30 obr 69-P wbudowany został ciąg pieszy dochodzący do działki nr 273 obr. 69-P. Prace planuje się zakończyć w roku bieżącym.

Na terenie działki P-69, 186/40 znajduje się zieleń wysoka, w tym drzewa pomnikowe.

Podczas realizacji inwestycji należy spełnić następujące warunki:

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 zieleń, 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

**Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie**

tel. +48 12 201 02 40, sekretariat@zzm.krakow.pl

30-059 Kraków, ul. Reymonta 20

[www.zzm.krakow.pl](http://www.zzm.krakow.pl)

- (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, umożliwiającej 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 pieszym 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.

W przypadku realizacji projektu BO należy uzgodnić w tut. Zarządzie dokumentację projektową w zakresie ingerencji w działki pozostające w zarządzie bądź utrzymaniu ZZM oraz uzyskać zgodę na wejście w teren. W przypadku nasadzeń zieleni należy stosować przede wszystkim rodzime gatunki roślin, które również nie będą problematyczne dla alergików (niektóre z traw z uwagi na pylenie mogą wywoływać uczulenia i alergie, co w przypadku miejsc często użytkowanych przez mieszkańców może generować ich sprzeciw). Należy przyjąć rozwiązania projektowe, które nie wymuszają ingerencji w istniejącą zieleń, umożliwiające ochronę maksymalnej ilości drzew/krzewów rosnących na terenie planowanej inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie (z uwzględnieniem rozmiarów koron i systemów korzeniowych).

Dodatkowo należy mieć na uwadze poniższe wytyczne dotyczące terenów zieleni:

1. Wejście/ wyjście z terenu należy uzgodnić z przedstawicielem tut. Jednostki pod nr tel. 12 201 02 42 i/ lub emailem sekretariat@zsm.krakow.pl, celem spisania odpowiedniego protokołu ustaleń i odbioru prac. Po zakończeniu prac teren wokół należy zrehabilitować poprzez przywrócenie do stanu sprzed zajęcia.
2. Teren powinien być zabezpieczony i oznakowany zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.
3. W czasie trwania prac, ich Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za szkody wyrządzone w stosunku do osób trzecich.
4. Znajdującą się na terenie zieleń należy objąć ochroną, zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (także z późn. zmianami) oraz sztuką ogrodniczą i zabezpieczyć na czas prowadzenia prac budowlanych.
5. W trakcie prac należy zapewnić właściwe oznakowanie ciągów komunikacyjnych na terenie prowadzonych prac oraz uzgodnić z zarządcą projekt organizacji ruchu na czas robót.
6. W miejscach zniszczonych fragmentów trawników wykonać pełną rekultywację poprzez założenie trawnika.
7. Proces planowania i realizacji inwestycji winien być zgodny z Uchwałą Nr XXXIV/886/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 stycznia 2020 r. w sprawie ochrony drzew na terenie Gminy Miejskiej Kraków. W przypadku nieuniknionej ingerencji w

istniejącą zieleni należy w szczególności uwzględnić następujące działania:

- celem zachowania w dobrej kondycji jak największej liczby drzew rosnących na terenie planowanej inwestycji, przed przystąpieniem do opracowania rozwiązań projektowych w ramach dokumentacji projektowej należy wykonać operat dendrologiczny ze wskazaniem szczególnie wartościowych okazów lub obszarów zieleni i zaleceniami dotyczącymi uniknięcia kolizji z planowaną inwestycją;
- w ramach opracowania dokumentacji projektowej przedstawić, w przypadku kolizji inwestycji ze szczególnie wartościowymi okazami, wariantowe rozwiązania projektowe, w tym minimalizujące kolizje z drzewami wykazanymi w operacie;
- należy preferować rozwiązania przestrzenne i technologiczne zapewniające drzewom optymalne warunki siedliskowe oraz gwarantujące drzewom żywotność, zawarte w projekcie ochrony drzew;

jeżeli pomimo podjęcia działań jw. nie ma możliwości zachowania drzew, należy wyrównać stratę poprzez dokonanie nasadzeń zastępczych w stosunku do tych drzew, w tym dla których decyzja administracyjna nie ustaliła obowiązku wykonania nasadzeń zastępczych, również gdy decyzja na ich wycinkę nie była wymagana. Obowiązek wyrównania straty nie dotyczy drzew, dla których pomimo wykonania wyprzedzająco projektu nasadzeń zastępczych, naliczono opłatę w oparciu o przepisy ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

**Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez:**

Jarosław Tabor

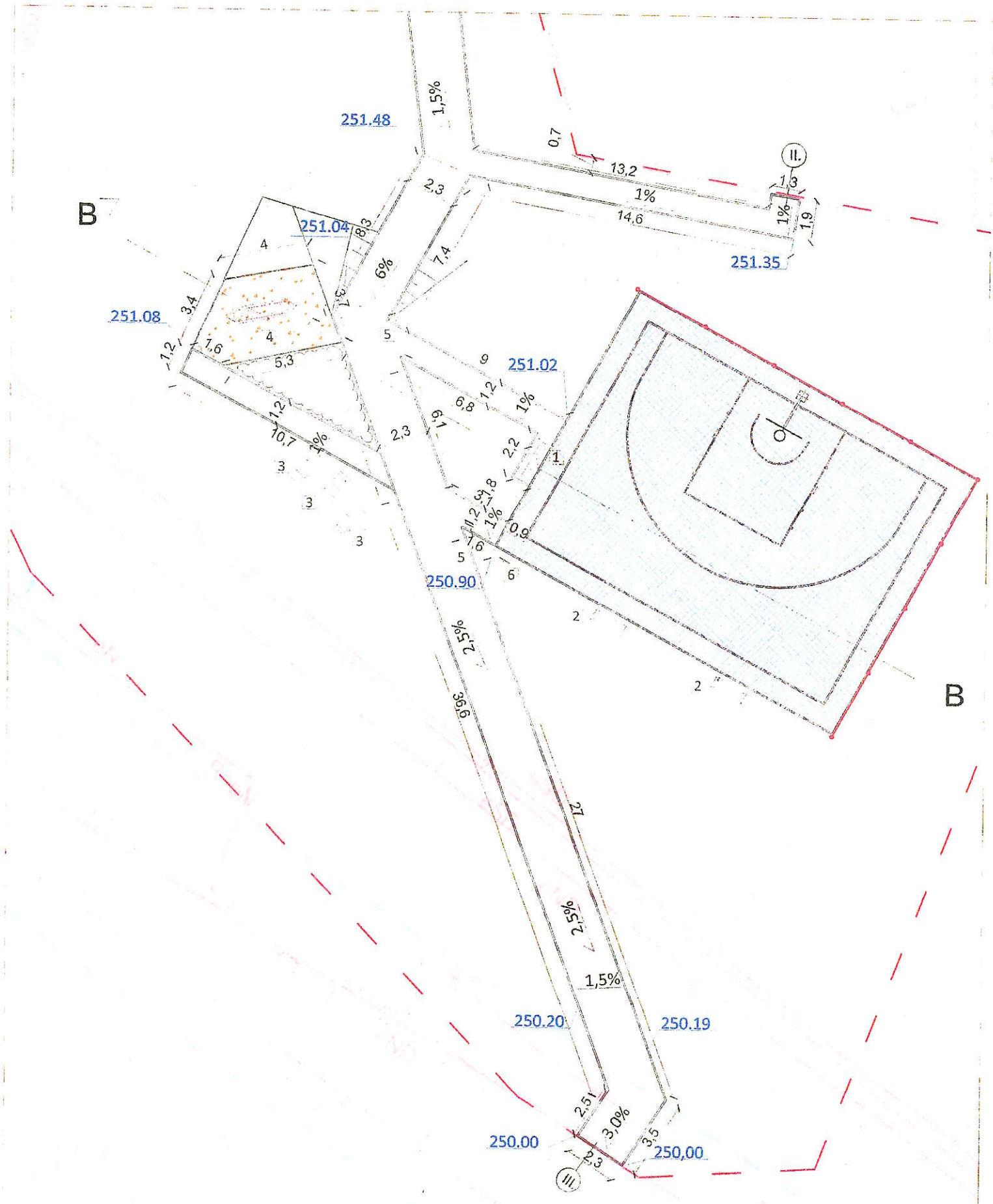
Z-ca Dyrektora d/s Inwestycji

*Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:*

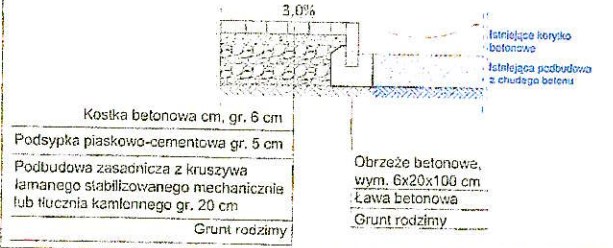
*111390.345805.388678*

Otrzymują:

1x adresat



DETAL NAWIERZCHNI: III.

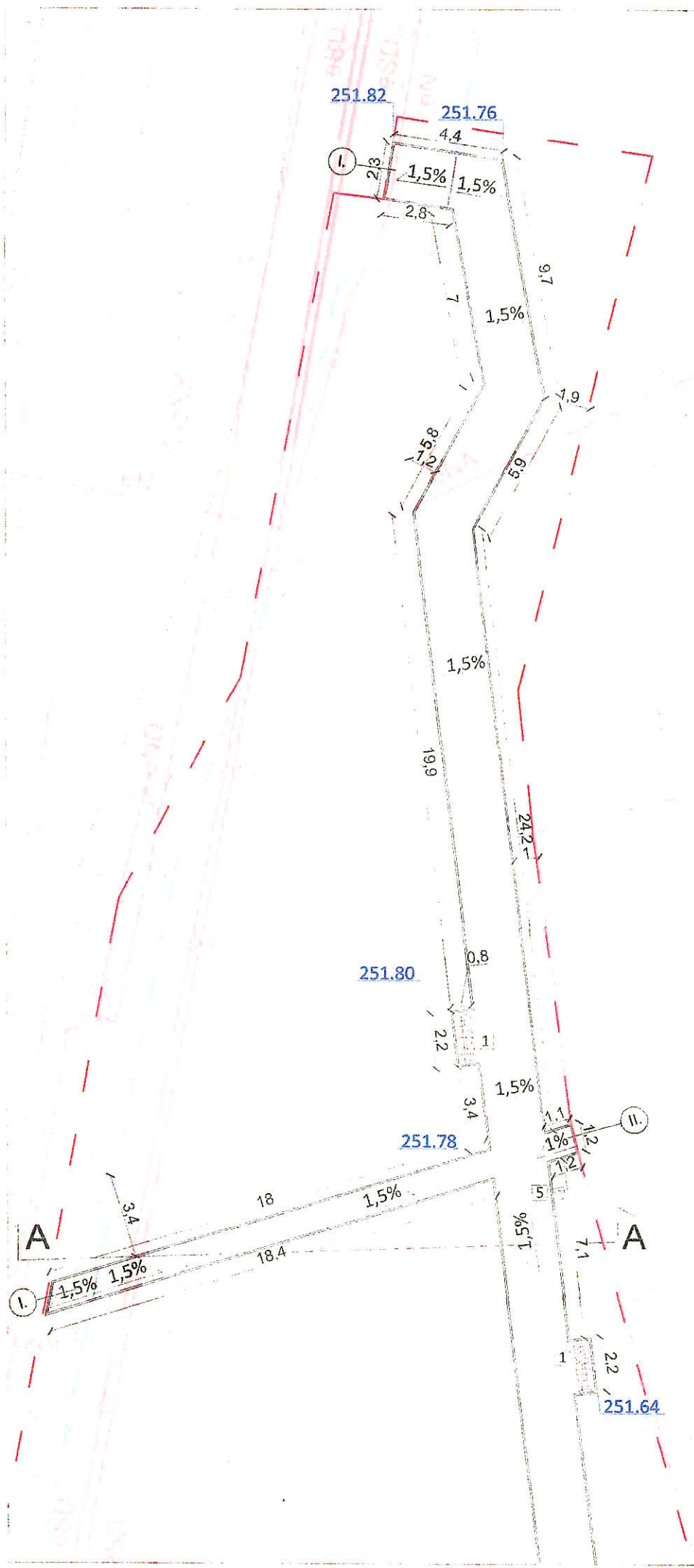


MAŁA ARCHITEKTURA

- 1 Ławka z oparciem
- 2 Ławka miedziożwa
- 3 Leżak miejski
- 4 Hamak
- 5 Kosz na śmieci
- 6 Tablica z regulaminem

Land Art Projekt s.c. Magdalena Feil-Bereta, Damian Mytych			
ul. Grzegorzewska 69/201, 31-559 Kraków		NIP: 676-245-13-42	
Rysunek:	Utwardzenie terenu cz 1.	Data:	06.2022
Inwestor:	Gmina Miejska Kraków - Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie	Skala:	1:150
Objekt:	Kraków ul. Koniumy Paryskiej, obręb: 0069 Podgórze.	Str. rys.:	2
Wzrost:	62/2004 ew. 76/30		
Wzrost:	Budowa obiektów małej architektury w miejscu publicznym w ramach zagospodarowania terenu zielonego przy ul. Reymonta 20, 30-059 Kraków		
Wzrost:	Podgórze, Działki w Szyszowice, dla Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie		
Projektował:	Branża:	Uprawnienia:	Opis:
mgr inż. Magdalena Feil-Bereta	architektoniczna	-	
mgr inż. Damian Mytych	architektoniczna	-	





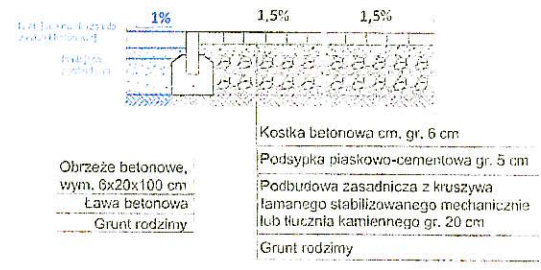
**BILANS TERENU:**

Powierzchnia opracowania	- 2677,8 m <sup>2</sup>
Powierzchnia betonu do usunięcia	- 238,4 m <sup>2</sup>
Ilość koszów do koszykówki do usunięcia	- 1 szt.
Długość obrzeża betonowego do usunięcia	- 3,6 m
Powierzchnia nawierzchni z kostki betonowej 10x20 cm	- 301,6 m <sup>2</sup>
Powierzchnia nawierzchni żwirowej	- 10,8 m <sup>2</sup>
Powierzchnia nawierzchni ze zrębek drewnianych	- 19,5 m <sup>2</sup>
Powierzchnia nawierzchni asfaltowej boiska	- 220,3 m <sup>2</sup>
Długość obrzeża betonowego	- 406,9 m
Długość obrzeża z deski drewnianej	- 13,3 m
Powierzchnia ziemi urodzajnej do wymiany (gr. 40 cm)	- 268,3 m <sup>2</sup>
Powierzchnia do wyściółkowania	- 166,6 m <sup>2</sup>
Długość obrzeża stalowego	- 59,7 m
Ilość koszów do koszykówki	- 1 szt.
Ilość piłkochwyłów o rozstawie 3,3 m i wys. 4 m	- 4 szt.
Ilość piłkochwyłów o rozstawie 3,45 m i wys. 4 m	- 5 szt.
Ilość ławek z oparciem	- 3 szt.
Ilość ławek miedzianych	- 2 szt.
Ilość tablic z regulaminem	- 1 szt.
Ilość leżaków miejskich	- 3 szt.
Ilość hamaków	- 1 szt.
Ilość koszów na śmieci	- 3 szt.
Ilość drzew	- 16 szt.
Ilość krzewów	- 299 szt.
Powierzchnia trawnika	- 712,7 m <sup>2</sup>

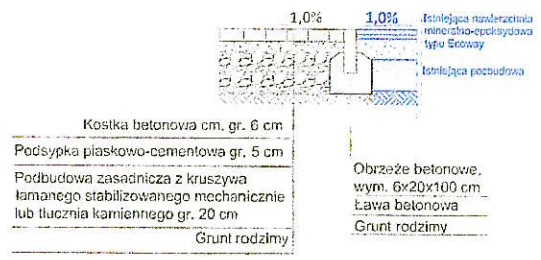
**MAŁA ARCHITEKTURA**

- 1 Ławka z oparciem
- 5 Kosz na śmieci

**DETAL: I.**



**DETAL: II.**



Land Art Projekt s.c. Magdalena Feil-Bereta, Damian Mytych			
ul. Grzegorzeczka 69/201, 31-559 Kraków			
NIP: 676-245-13-42			
Rysunek:	Utworzenie terenu cz. 2.	Data:	06.2022
Investor:	Gmina Miejska Kraków - Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie	Skala:	1:150
Objekt:	Kraków ul. Gminy Paryskiej, zespół terenów zielonych	Strona:	2
Adres:	Kraków ul. Gminy Paryskiej, zespół terenów zielonych		
Opis:	Budowa obiektów małej architektury w miejscu publicznym w ramach zagospodarowania terenu zielonego przy ul. Koruny Paryskiej na fragmencie działki nr 76/39 obr. 69 jedn. e. obr. Podgórze, Dzielnica X Swoszowice, dla Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie		
Projektował:	Magdalena Feil-Bereta	Architektoniczna	
Projektował:	Damian Mytych	Architektoniczna	



Kraków, 09 maja 2023 r.

IB.53.17.23.KK

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

**Dotyczy:** Propozycji zadania projektu Budżetu Obywatelskiego pn.: Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż ul. Korpala – wniosek BO.D10.14/23

W odpowiedzi na zapytanie w sprawie możliwości realizacji projektu pn.: Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż ul. Korpala oraz w nawiązaniu do pisma znak DW.454.4.24.2023 z dnia 25.04.2023, Zarząd Zieloni Miejskiej w Krakowie przekazuje następujące informacje.

Przebudowa ogrodzenia placu zabaw przy ul. Korpala wiązałaby się z brakiem możliwości jego dodatkowego zagospodarowania lub doposażenia. Ponadto należy mieć na uwadze, iż na wskazanym terenie znajdują się drzewa pomnikowe, których zasięg korony i strefy ochronnej nachodzi na obecną lokalizację ogrodzenia. Przesunięcie ogrodzenia i związana z tym późniejsza rozbudowa ciągu pieszo-rowerowego mogłaby wiązać się z m.in. naruszeniem korzeni drzew.

Planowany ciąg pieszo-rowerowy należy dowiązać do obecnie przebudowywanej infrastruktury oraz zaprojektować w taki sposób, aby uniknąć kolizji z istniejącą zielenią.

W przypadku realizacji projektu BO należy uzgodnić w tut. Zarządzie dokumentację projektową w zakresie ingerencji w działki pozostające w zarządzie bądź utrzymaniu ZZM oraz uzyskać zgodę na wejście w teren. W przypadku nasadzeń zieleni należy stosować przede wszystkim rodzime gatunki roślin, które również nie będą problematyczne dla alergików (niektóre z traw z uwagi na pylenie mogą wywoływać uczulenia i alergie, co w przypadku miejsc często użytkowanych przez mieszkańców może generować ich sprzeciw). Należy przyjąć rozwiązania projektowe, które nie wymuszają ingerencji w istniejącą zielenią, umożliwiające ochronę maksymalnej ilości drzew/krzewów rosnących na terenie planowanej inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie (z uwzględnieniem rozmiarów koron i systemów korzeniowych).

Dodatkowo należy mieć na uwadze poniższe wytyczne dotyczące terenów zieleni:

1. Wejście/ wyjście z terenu należy uzgodnić z przedstawicielem tut. Jednostki pod nr tel. 12 201 02 42 i/ lub emailiem sekretariat@zsm.krakow.pl, celem spisania odpowiedniego protokołu ustaleń i odbioru prac. Po zakończeniu prac teren wokół należy zrekułtywować poprzez przywrócenie do stanu sprzed zajęcia.

**Zarząd Zieloni Miejskiej w Krakowie**  
tel. +48 12 201 02 40, sekretariat@zsm.krakow.pl  
30-059 Kraków, ul. Reymonta 20  
[www.zsm.krakow.pl](http://www.zsm.krakow.pl)

2. Teren powinien być zabezpieczony i oznakowany zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.
3. W czasie trwania prac, ich Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za szkody wyrządzone w stosunku do osób trzecich.
4. Znajdującą się na terenie zieleni należy objąć ochroną, zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (także z późn. zmianami) oraz sztuką ogrodniczą i zabezpieczyć na czas prowadzenia prac budowlanych.
5. W trakcie prac należy zapewnić właściwe oznakowanie ciągów komunikacyjnych na terenie prowadzonych prac oraz uzgodnić z zarządcą projekt organizacji ruchu na czas robót.
6. W miejscach zniszczonych fragmentów trawników wykonać pełną rekultywację poprzez założenie trawnika.
7. Proces planowania i realizacji inwestycji winien być zgodny z Uchwałą Nr XXXIV/886/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 stycznia 2020 r. w sprawie ochrony drzew na terenie Gminy Miejskiej Kraków. W przypadku nieuniknionej ingerencji w istniejącą zieleni należy w szczególności uwzględnić następujące działania:

- celem zachowania w dobrej kondycji jak największej liczby drzew rosnących na terenie planowanej inwestycji, przed przystąpieniem do opracowania rozwiązań projektowych w ramach dokumentacji projektowej należy wykonać operat dendrologiczny ze wskazaniem szczególnie wartościowych okazów lub obszarów zieleni i zaleceniami dotyczącymi uniknięcia kolizji z planowaną inwestycją;
- w ramach opracowania dokumentacji projektowej przedstawić, w przypadku kolizji inwestycji ze szczególnie wartościowymi okazami, wariantowe rozwiązania projektowe, w tym minimalizujące kolizje z drzewami wykazanymi w operacie;
- należy preferować rozwiązania przestrzenne i technologiczne zapewniające drzewom optymalne warunki siedliskowe oraz gwarantujące drzewom żywotność, zawarte w projekcie ochrony drzew;

jeżeli pomimo podjęcia działań jw. nie ma możliwości zachowania drzew, należy wyrównać stratę poprzez dokonanie nasadzeń zastępczych w stosunku do tych drzew, w tym dla których decyzja administracyjna nie ustaliła obowiązku wykonania nasadzeń zastępczych, również gdy decyzja na ich wycinkę nie była wymagana. Obowiązek wyrównania straty nie dotyczy drzew, dla których pomimo wykonania wyprzedzająco projektu nasadzeń zastępczych, naliczono opłatę w oparciu o przepisy ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

**Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez:**

Jarosław Tabor

Z-ca Dyrektora d/s Inwestycji

*Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:*

*111390.358779.401781*

Otrzymują:

Kraków, 14 marca 2023

IR-01.7211.55.2023

Zarząd Dróg Miasta Krakowa  
Dział Współpracy z Dzielnicami - DW  
<sekretariat@zdmk.krakow.pl>

**Dotyczy** opinii do wniosku budżetu obywatelskiego – BO.D10.14/23 – Budowa ścieżki pieszko-  
rowerowej wzdłuż ul. Korpała  
**Data pisma** 08.03.2023 r.  
**Data wpływu** 08.03.2023 r.  
**Znak sprawy** DW.454.4.24.2023

Szanowni Państwo,

ulica Korpała na odcinku od przecięcia z ul. Komuny Paryskiej do przecięcia z ul. Kamieniecką nie stanowi przebiegu drogi publicznej. W związku z tym, Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa nie wykonuje na niej zadań organu zarządzającego ruchem. Zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych – zgodnie z [1] – należy do podmiotu zarządzającego tą drogą. Niemniej, biorąc pod uwagę, iż zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego [2] ulica ta posiada docelowe przeznaczenie jako droga publiczna klasy dojazdowej, zasadne jest projektowanie infrastruktury zgodnie z docelowymi parametrami, tj. jako drogę publiczną. Mając na względzie powyższe uwarunkowania, przedstawiam stanowisko w sprawie.

### **Budowa drogi dla pieszych i rowerów lub drogi dla rowerów**

Ulica Korpała, w ciągu której wnioskodawca proponuje budowę drogi dla pieszych i rowerów (w wariantcie 1) lub drogi dla rowerów (w wariantcie 2), nie stanowi układu ulic podstawowych. Zgodnie z [2] posiada ona docelowe przeznaczenie jako ulica o najniższej klasie przewidzianej dla dróg publicznych (dojazdowa), po której – co do zasady – ruch rowerowy winien być prowadzony po jezdni, tj. w ruchu ogólnym. Wynika to z podstawowych zasad projektowania infrastruktury drogowej i ma na celu m.in. uspokojenie ruchu oraz integrację ruchu samochodowego z rowerowym. Obowiązujące studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego także nie ustala w tym ciągu trasy rowerowej (głównej bądź łącznikowej).

W związku z powyższym, realizacja wydzielonej infrastruktury rowerowej na przedmiotowym odcinku ulicy nie znajduje uzasadnienia, zaś ruch rowerowy winien pozostać prowadzony na jezdni.

## Budowa drogi dla pieszych

Realizacja drogi dla pieszych na odcinku ul. Korpala od skrzyżowania z ul. Komuny Paryskiej do posesji nr 10 jest działaniem zasadnym. Należy jednak przeanalizować zasadność budowy ciągu pieszego na odcinku, gdzie nie znajduje się jezdnia o normatywnych parametrach – rozwiązaniem rekomendowanym jest rozbudowa ulicy do pełnego przekroju o normatywnych parametrach (tj. jezdni oraz dróg dla pieszych).

Projektowany ciąg pieszy winien spełniać poniższe wymagania.

- Szerokość drogi dla pieszych winna być dostosowana do natężenia ruchu pieszego, jednak nie mniej niż 2,00 m.
- W miarę możliwości zalecane jest odsunięcie drogi dla pieszych od jezdni (np. rozdzielenie poprzez zieleniec).
- Należy zachować ciągłość niwelety i nawierzchni chodnika na zjazdach.
- Należy zapewnić prawidłowe oświetlenie drogi dla pieszych, w tym właściwe doświetlenie przejść dla pieszych (jeśli będą projektowane) oraz strefy oczekiwania przed jezdnią.

Powyższe wytyczne nie wyłączają konieczności spełnienia wymogów przepisów techniczno-budowlanych oraz obowiązujących standardów projektowania przyjętymi Zarządzeniami Prezydenta Miasta Krakowa.

## Uwagi ogólne

- Zasadne jest pozyskanie stanowiska Zarządu Transportu Publicznego, będącego jednostką odpowiedzialną za realizację miejskiej polityki rowerowej oraz pieszej.
- Na etapie opracowywania projektu koncepcyjnego lub budowlanego, Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK, po otrzymaniu wniosku od inwestora lub projektanta, zaopiniuje projektowany układ drogowy.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej (docelowej) oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).
- Ocena możliwości realizacji projektu (w szczególności techniczno-eksploatacyjnych) oraz weryfikacja kosztorysu i harmonogramu pozostaje poza możliwościami Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK.



**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

wz. Dyrektora Wydziału

Gabriela Przepiórka

Kierownik Referatu

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym

**Podstawa prawna**

- [1] Art. 10 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 z późn. zm.)
- [2] Uchwała nr LXVI/849/09 Rady Miasta Krakowa z dnia 18 marca 2009 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Kliny Południe (Dz. Urz. Woj. Mał. nr 189 poz. 1336)

**Otrzymują:**

1. Adresat
2. Aa

Urząd Miasta Krakowa  
WYDZIAŁ MIEJSKIEGO INŻYNIERA RUCHU  
tel. +48 12 616 58 08, fax +48 12 616 58 41, ir.umk@um.krakow.pl  
31-072 Kraków, ul. Wielopole 1  
www.krakow.pl





Kraków, dnia 29-03-2023

TA.316.3.1.2023

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

**Dotyczy: OPINII WS. WNIOSKU BO.D10.14/23 „BUDOWA ŚCIEŻKI PIESZO – ROWEROWEJ WZDŁUŻ UL. KORPALA”.**

W nawiązaniu do maila z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie wydania opinii dla propozycji zadania BO.D10.14/23 „Budowa ścieżki pieszo – rowerowej wzdłuż ul. Korpala”, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie informuje, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (§ 40 pkt. 4) na ulicach o dopuszczalnej prędkości poruszania się pojazdów samochodowych 30 km/h zasadna jest integracja ruchu samochodowego i rowerowego, wydzieloną infrastrukturę rowerową należy projektować na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 50 km/h, natomiast na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej pomiędzy 30 a 50 km/h należy przewidzieć wykonanie pasów rowerowych.

Ponadto informujemy, że z uwagi na komfort i bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu należy co do zasady projektować rozdzielone ciągi dla pieszych i rowerzystów. W szczególnych sytuacjach kiedy z uwagi na warunki techniczno – prawne nie ma możliwości wykonania rozdzielonych ciągów (np. konieczność pozyskania działek niebędących własnością GMK) dopuszcza się możliwość wykonania wspólnych ciągów pieszo – rowerowych, minimalna szerokość CPR to 3,0 m +0,5m skrajni.

Zgodnie z informacjami posiadanymi przez jednostkę ul. Korpala na odcinku od ul. Komuny Paryskiej do ul. Bartła jest drogą wewnętrzną na której obowiązuje strefa tempo 30. W związku z powyższym w opinii tutejszej jednostki wzdłuż ul. Korpala należy zapewnić ciągłość infrastruktury dla pieszych przez dobudowę ciągu pieszego na brakującym odcinku ulicy i dowiązanie go do istniejących ciągów, natomiast ruch rowerowy realizować w ruchu ogólnym. Ponadto należy przeanalizować możliwość zastosowania elementów uspokojenia ruchu w celu podkreślenia charakteru ulicy.

Przy projektowaniu ciągu pieszego wnosimy o przyjęcie poniższych uwag:

- Ciąg pieszy należy projektować o szerokości dostosowanej do prognozowanego natężenia ruchu, min. 2.3 m, jeżeli to możliwe po stronie zabudowy mieszkaniowej.
- W przypadku braku możliwości wykonania ciągu pieszego po stronie zabudowy, należy wykonać go po stronie przeciwnej wraz z zapewnieniem pasa zieleni

izolacyjnej pomiędzy jezdnią a chodnikiem o szerokości min. 1 m oraz łączników zapewniających dojścia do zabudowy.

- Prostopadłe miejsca postojowe są bardzo niekorzystne z uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa poruszających się w ruchu ogólnym rowerzystom, należy zmienić sposób parkowania na równoległy, poprzez np. wykonanie pasa postojowego.
- Zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku na przejściach dla pieszych/ w miejscach przekraczania jezdni przez pieszych.
- Należy minimalizować wycinkę zieleni wysokiej, dopuszcza się możliwość miejscowego rozdzielenia ciągu w celu ochrony drzew.
- Zapewnić:
  - nawierzchnię bezfazową projektowanego ciągu,
  - prawidłowe odwodnienie i oświetlenie obszaru objętego zakresem opracowania ze szczególnym uwzględnieniem przejść dla pieszych/ miejsc przekraczania jezdni przez pieszych, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężać użytkowej szerokości projektowanych ciągów,
  - pieszym możliwość bezpiecznego przekraczania ulicy Korpala wzdłuż ul. Komuny Paryskiej (sugerowane przejście dla pieszych),
  - spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej i projektowanej infrastruktury w szczególności w zakresie dowiązania sytuacyjno wysokościowego,
  - ciągłość nawierzchni chodnika na zjazdach i wlotach podporządkowanych, bez uskoków, nie projektować krawężników w poprzek,
  - widoczność w punktach kolizji dla wszystkich uczestników ruchu,
  - usunięcie ewentualnych kolizji z istniejącym uzbrojeniem.
- Dla opracowania projektowego uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu powołanego Zarządzeniem Nr 2376/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20.09.2019 r.

Z up. DYREKTORA ZTP  
Małgorzata Jedynak  
Kierownik Działu Mobilności Aktywnej

**Małgorzata Jedynak**      Elektrycznie podpisany przez  
Małgorzata Jedynak  
Data: 2023.03.29 16:24:15 +02'00'

Otrzymują:

1. adresat
2. aa

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